This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/

Over dit boek

Dit is een digitale kopie van een boek dat al generaties lang op bibliotheekplanken heeft gestaan, maar nu zorgvuldig is gescand door Google. Dat doen we omdat we alle boeken ter wereld online beschikbaar willen maken.

Dit boek is zo oud dat het auteursrecht erop is verlopen, zodat het boek nu deel uitmaakt van het publieke domein. Een boek dat tot het publieke domein behoort, is een boek dat nooit onder het auteursrecht is gevallen, of waarvan de wettelijke auteursrechttermijn is verlopen. Het kan per land verschillen of een boek tot het publieke domein behoort. Boeken in het publieke domein zijn een stem uit het verleden. Ze vormen een bron van geschiedenis, cultuur en kennis die anders moeilijk te verkrijgen zou zijn.

Aantekeningen, opmerkingen en andere kanttekeningen die in het origineel stonden, worden weergegeven in dit bestand, als herinnering aan de lange reis die het boek heeft gemaakt van uitgever naar bibliotheek, en uiteindelijk naar u.

Richtlijnen voor gebruik

Google werkt samen met bibliotheken om materiaal uit het publieke domein te digitaliseren, zodat het voor iedereen beschikbaar wordt. Boeken uit het publieke domein behoren toe aan het publiek; wij bewaren ze alleen. Dit is echter een kostbaar proces. Om deze dienst te kunnen blijven leveren, hebben we maatregelen genomen om misbruik door commerciële partijen te voorkomen, zoals het plaatsen van technische beperkingen op automatisch zoeken.

Verder vragen we u het volgende:

+ *Gebruik de bestanden alleen voor niet-commerciële doeleinden* We hebben Zoeken naar boeken met Google ontworpen voor gebruik door individuen. We vragen u deze bestanden alleen te gebruiken voor persoonlijke en niet-commerciële doeleinden.
+ *Voer geen geautomatiseerde zoekopdrachten uit* Stuur geen geautomatiseerde zoekopdrachten naar het systeem van Google. Als u onderzoek doet naar computervertalingen, optische tekenherkenning of andere wetenschapsgebieden waarbij u toegang nodig heeft tot grote hoeveelheden tekst, kunt u contact met ons opnemen. We raden u aan hiervoor materiaal uit het publieke domein te gebruiken, en kunnen u misschien hiermee van dienst zijn.
+ *Laat de eigendomsverklaring staan* Het "watermerk" van Google dat u onder aan elk bestand ziet, dient om mensen informatie over het project te geven, en ze te helpen extra materiaal te vinden met Zoeken naar boeken met Google. Verwijder dit watermerk niet.
+ *Houd u aan de wet* Wat u ook doet, houd er rekening mee dat u er zelf verantwoordelijk voor bent dat alles wat u doet legaal is. U kunt er niet van uitgaan dat wanneer een werk beschikbaar lijkt te zijn voor het publieke domein in de Verenigde Staten, het ook publiek domein is voor gebruikers in andere landen. Of er nog auteursrecht op een boek rust, verschilt per land. We kunnen u niet vertellen wat u in uw geval met een bepaald boek mag doen. Neem niet zomaar aan dat u een boek overal ter wereld op allerlei manieren kunt gebruiken, wanneer het eenmaal in Zoeken naar boeken met Google staat. De wettelijke aansprakelijkheid voor auteursrechten is behoorlijk streng.

Informatie over Zoeken naar boeken met Google

Het doel van Google is om alle informatie wereldwijd toegankelijk en bruikbaar te maken. Zoeken naar boeken met Google helpt lezers boeken uit allerlei landen te ontdekken, en helpt auteurs en uitgevers om een nieuw leespubliek te bereiken. U kunt de volledige tekst van dit boek doorzoeken op het web via `http://books.google.com`

NYPL RESEARCH LIBRARIES
3 3433 06907632 5

MARINEBLAD.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN

DER

MARINE-VEREENIGING.

ONDER REDACTIE VAN

W. B. K. BOOM, J. A. VAN ZADELHOFF,
W. F. VAN DER WAARDEN, J. H. ZEEMAN, J. B. M. TEN BOSCH,
P. C. COOPS, S. VAN LENNEP, *Secretaris.*

ACHTTIENDE JAARGANG 1903-1904.

HELDER. – C. DE BOER JR.
1904.

3302386

INHOUD.

	Blz.
Aanteekeningen betreffende de maritieme krijgswetenschap . . .	1
De vooruitgang van de scheepshygiène in de XIXe eeuw, door Dr. J. A. PORTENGEN	30
Kustverdediging	43
Eenige waarnemingen naar aanleiding van uniformen	48
Welk roercommando? door PH. DE KANTER	49
Voor alles, het Marinebelang, door p^{n}.	60
In memoriam – J. K. VAN DE KRUIJSSE PILAAR	141
Eenige opmerkingen betreffende examens voor matrozen, door A. W. B.	145
Het kolenvraagstuk bij de Kon. Ned. Marine, door H.	149
Kan „Tupy" een model flottieljevaartuig voor ons zijn? door p^{n}. .	152
De gezondheidstoestand bij de Engelsche zeemacht, gedurende het jaar 1901, door Dr. J. A. PORTENGEN	160
De toepassing van de beginselen der Conventie van Genève op den zeeoorlog, door Dr. J. A. PORTENGEN	173
Verslag van eene herstelling welke door middel van Thermit is uitgevoerd	180
Het aan boord weder voor het gebruik gereed maken van de buisjes van het THOMSON-lood	182
Benadering van getijconstanten, door EEFTINCK	185
De noodzakelijkheid voor de Inlandsche scheepsonderofficieren om Nederlandsch te leeren, door J. A. VAN DER STAR	191
In memoriam G. TURK.	233
Hulde van de Marine aan de nagedachtenis van MARTEN HARPERTSZOON TROMP	237
Het bezoek aan Willemsoord van Z. K. H. den Prins der Nederlanden en de Algemeene Zeil- en Roeiwedstrijd van de Kon. Marine Jachtclub ter reede Texel	245
Boren van klinknagelgaten in scheepsrompen	262
De gezondheidstoestand bij de Japansche zeemacht gedurende het jaar 1900, door Dr. J. A. PORTENGEN	263
Tupy, door F. J. H. EVERS, met naschrift door p^{n}.	264
Groote of zeer groote slagschepen? door B.	273
Hr. Ms. Torpedobooten „Python", „Sphinx" en „Minotaurus" van Nieuwediep naar Soerabaja, door G. 276, 415,	552
In memoriam G. J. VAN DER HOUT	
Hoe moeten wij de getijden in den O.-I. Archipel begrijpen? door J. M. PHAFF	365

Blz.
Navigatie, zeekaarten en nog iets, door H. HERMAN 396
Nieuw kustlicht voor Kijkduin, door C. 400
Revolverschieten, door W. GERICKE, gep. Vice-Admiraal tit. . . . 403
Oefeningen met de geschutbatterij, door A. T. B. H.. 404
Het Marine-hospitaalschip „Filips van Marnix" gedurende de tweede Atjeh-expeditie, door Dr. J. A. PORTENGEN. . . 410, 530, 657, 811
De loodingsexpeditie van Hr. Ms. flottieljevaartuig „Edi", door C. ARONSTEIN . . . . , ... 483
Admiraal Jhr. JAN HENDRIK VAN KINSBERGEN, Luitenant-Admiraal, Grootkruis der Milit. Willemsorde, enz. -- 1 Mei 1735—22 Mei 1819, door W. J. DE BRUIJNE 500, 591
Blokkade op de Schelde, door L. A. A. VAN KERVEL 535, 621
De officier van de week, door G. 639
Het ketelvraagstuk bij onze marine, door p^{n}. 642
Dood water 647
Het zelfregistreerend kompas „Heit". 655
Eene studie over de Nederlandsche weerkracht ter zee, door J. M. W. KUIJL 723
De nieuwe kabelverbindingen in Ned. Oost-Indië, door Tp. . , . 784
Desertie in tijd van vrede, door C. J. BLOK 802
Nieuwe proeven tot het kolenladen van schepen . . , ... 807
Admiraal ALEXIEFF als zee-officier, door F. E. M.. 809
Uit de pers 66, 163, 192, 281, 424, 556, 665, 820
Boekbeoordeelingen 133, 221, 722, 842
Boekaankondigingen 228, 363, 843
Aankondigingen . . . . , ... 363, 721
Mededeelingen 172
Mutatiën 136, 229, 357, 477, 589, 720, 845
Bladvulling 65, 712
Lijst der verschillende Etats-Major op den 1^{en} Januari 1904 aanwezig op de oorlogsbodems, uitmakende het eskader in Oost-Indië. . 713

KORTE MEDEDEELINGEN.

Blz.

Bewegingen der Ned. schepen.
102, 201, 317, 449, 569, 683, 823

Artillerie.

NEDERLAND.
Beproeving geschutopstelling . 318
Ongevallen. 318

AMERIKA.
Geschut 205, 685
Munitie 103, 319
Pantser 205, 319
Schietoefeningen 203, 205, 452, 569, 685
Ongevallen . 103, 318, 319, 449, 569, 684, 823
Draagb. wapenen 103
Dubbele geschuttorens 684
Jaarlijksch rapport 570
Geschutopstelling „Cleveland" 824

CHILI.
Munitie 319

DUITSCHLAND.
Munitie 319
Pantser 319
Instructie 685, 813

ENGELAND.
Geschut 206, 453
Munitie 105
Pantser 105, 206, 685
Schietoefeningen . 205, 320, 453, 685
Instructie 320
Ongevallen. 104, 206
Personeel 105
Commando-torens 320
Draagb. wapenen 453
Richtmiddelen 453

FRANKRIJK.
Schietoefeningen 206
Schietproeven 206, 320, 323, 454, 686
Instructie 454

JAPAN.
Ongevallen. 455

MEXICO.
Draagbare wapenen 106

Blz.

OOSTENRIJK.
Schietproeven 324
Nieuwe explosiefstof. 686

PORTUGAL.
Ongevallen. 455

RUSLAND.
Pantser 324
Instructie. 205, 573

Torpedo's.

AMERIKA.
Uitrusting schepen 106
Nieuwe vindingen. 687

DUITSCHLAND.
Uitsluitend o. w. lanc.inr. . . 824

ENGELAND.
Proeven 106, 455

FRANKRIJK.
Uitrusting schepen . . . 107, 324
Booten 455
Ongevallen. 219, 324, 824

NOORWEGEN.
Torpedovirator BORRESSEN . . 325

Aanbouw.

NEDERLAND.
Pantserschepen 201, 325
Gouv. s.s. „Valk" 457

AMERIKA.
Pantserschepen 107, 202, 326, 687, 824
Kruisers. 107
Scouts 202, 460
Hospitaalschepen 573

DENEMARKEN.
Pantserschepen 687

DUITSCHLAND.
Kruisers 326, 573
Riv. kan. btn. 202, 687
Moderniseering 824
Torpedobootjagers 824

ENGELAND.
Pantserschepen . 327, 460, 573, 690

Blz.
Kruisers 107, 202, 690
Scouts 107, 327, 575
Riv. kan. btn. 690

FRANKRIJK.

Torpedovaartuigen 460
Schepen op stapel in 1904 . . 460
Gordelpantser „Jules Ferry". . 461

ITALIË.

Pantserschepen 690
Onderzeesche booten. 461

JAPAN.

Pantserschepen 203, 827
Kruisers 203

OOSTENRIJK.

Pantserschepen 203
Kruisers 203

RUSLAND.

Pantserschepen 203, 327, 461
Kruisers 691
Torpedovaartuigen . . . 327, 827
Kanonneerbooten 327
Transportschepen 575

SPANJE.

Programma van aanbouw. . . 327

TURKIJE.

Torpedovaartuigen. 827
Moderniseering 107

ZWEDEN.

Pantserschepen 461
Moderniseering 107, 691

TABELLEN.

108, 204, 328, 458, 574, 688, 825, 826

Proeftochten en Stoomwezen.

NEDERLAND.

Oorzaken breken krukas . . . 330
Reparatie door thermit. . . . 461
Loodverzekering in electr. gel.. 463
Ongevallen. 691

AMERIKA.

Proeftochten . 209, 577, 691, 692, 828
Waterpijpketels. . 209, 337, 575, 827
Brandstoffen 336, 577
Stoomturbines 333, 692, 827
Nieuwe ketels 692
Groote snelheid. 110
Ontwerpen. 209
Torp.bt. „Nicholson" 337

Blz.
CHINA.

Proeftochten 210

DUITSCHLAND.

Proeftochten 338, 464
Gemengd ketelsysteem. . . . 692
Ongevallen. 110

ENGELAND.

Proeftochten 111, 212, 339, 465, 580,
[583, 697, 829
Waterpijpketels. . . . 110, 211, 692
Gemengd ketelsysteem. . . . 580
Reserveketels 111
Brandstoffen . . . 211, 339, 697, 829
Stoomklaarmaken. 212
Reparatiën. 212, 341, 828
Materialen. 112
Distilleerschip 341
Kolenladen. 340
Stoomturbines 828
Ongevallen. . . . 111, 341, 470, 578

FRANKRIJK.

Proeftochten 112, 121, 214, 342, 343,
[470, 702, 832
Ketels 832
Waterpijpketels 113, 121, 212, 341, 343
Stoomturbines 343
Ongevallen. 121, 832
Groote snelheid. 122
Kimkielen en schroeven veranderd 836

ITALIË.

Waterpijpketels. 123
Draaiingsrichting voortstuwers 702

JAPAN.

Waterpijpketels. 214

RUSLAND.

Electrolytische inwerking. . . 346
Waterpijpketels. 346, 703
Reis „Baijan" 703

TABELLEN.

109, 208, 344, 468, 582, 698, 700, 833,
[834, 836

Onderzeesche booten.

AMERIKA.

Proefnemingen . 123, 346, 472, 584,
[585, 704, 836
Proeftochten. . . 123, 215, 472, 836
Aanbouw 417
Instructie 704
Beoordeelingen 346, 584, 703
Ongevallen 703

Blz.

DUITSCHLAND.

Proeftochten 437, 705
Aanbouw 437, 705

ENGELAND.

Proefnemingen 124, 347
Aanbouw . . 215, 347, 705, 837, 838
Beoordeelingen 215, 705
Ongevallen 215, 837, 838
Manoeuvres 837
Havenverdediging Malta . . . 123

FRANKRIJK.

Proefnemingen 124, 347, 350
Proeftochten 705
Oefeningstochten .124, 216, 350, 473, [585, 586, 705, 708
Aanbouw 585, 706, 709, 838
Beoordeelingen 706, 838
Ongevallen . . . 124, 708, 838, 839
Transport 839
Versche-luchttabletten 217
Lijst van onderz. booten . 348, 351
Station Cherbourg. 839

ITALIË.

Proefnemingen 125
Aanbouw 586
Studie van MARULLI. 474

RUSLAND.

Proeftochten 839
Aanbouw 586

Marinebegrootingen buitenland.

DUITSCHLAND.

1904 . . . . , ... 587

ENGELAND.

1903/1904 125
1904/1905 840

FRANKRIJK.

1904 587

ITALIË.

1903/1904 474

RUSLAND.

1904 839

ZWEDEN.

1904 587

Personeel.

NEDERLAND.

Mutatiën korps zeeofficieren. . 840

Blz.

AMERIKA.

Sport 125
Desertie. 125, 217
Jaarlijksch verloop 126
Uitbreiding off.-corps . . 126, 351
Sterkte 126
Ongevallen. 126
Bevordering minder pers.. . . 126
Te kort aan officieren 126

DUITSCHLAND.

Sterkte 217
Kanonniers 126

ENGELAND.

Sterkte 127, 840
Nieuwe opleiding . . .127, 218, 474
Kanonniers 127
Artificers engineers 218
Instructie 281, 351
Kazernes 219
Ongevallen 127
Commanders 841

FRANKRIJK.

Volgorde naar ancienniteit . . 128
Gebrek personeel 128
Kustartillerie aan de Marine . 129
Ongevallen. 129
Straffen 219
Brevet officier-tolk 351
Élève-officier 475

RUSLAND.

Gele brillen kanonniers . . . 129
Opleiding 219

Diversen.

Loggen bij groote snelheid . . 353
Dood water 841

NEDERLAND.

Marine-raad 129
Kompasregelen door slingertijden 129
Maleisch afgeschaft Instituut . 219
Badhuis Willemsoord 475

AMERIKA.

Beslag leggen op de „Chattanooga" 219
Volkslied 475
Verbetering sextant 587
Insecten uitrooien. . . . 588, 709
Sterkte marinierskorps. . . . 709
Aantal gerechtelijke onderzoeken 709
Adelborsten scheepsbouw . . . 709
Kazernes 709
Zeilwedstrijden 842

Blz.

CHINA.

Ongevallen. 354

DUITSCHLAND.

Wellen met thermit 131
Machinen-Schulschiff 220
Schrappen schepenlijst 220
Ongevallen 354. 475
Draadl. telegrafie 475

ENGELAND.

Uitbreiding haven Kaapstad . 132
Verkoop oude schepen 132, 220, 354, [476, 710
Nieuwe „Cunard"-stoomers . . 132
Ongevallen. 132, 476, 710
Officier artillerie 709
Actieve Britsche vloot 132
Torpedobootstation Man . . . 476
Aeroplanen 220
Draadl. telegr. 354
Boeten aan Spanje 355
Schrappen schepenlijst 355
Schietproeven 355
Zeilwedstrijden 710
Nachtelijke torp. oef. 710

FRANKRIJK.

Ongevallen. 220, 476, 588

Blz.

Groot tenue afgeschaft. . . . 355
Slaapzakken 355
Schrappen schepenlijst . . 356, 476
Officieele correspondentie . . . 356
Mobiliseering 588
Sleepen 710
Log van GUYOU. 710

ITALIË.

Schrappen schepenlijst 711

JAPAN.

Aankoop van Chili 842

NOORWEGEN.

Duikerpak 356

OOSTENRIJK.

Nieuw dok Pola 711

PERU.

„Lorento" gezonken 221

RUSLAND.

Schrappen schepenlijst 221
Draadl. telegr. 356
Schepen in Oost-Azië 711

URUGUAY.

„General Rivera" gezonken . . 588

WETSONTWERPEN, ENZ.

Definitieve marinebegrooting voor het dienstjaar 1903. - Ontwerp van wet, 1; — Memorie van toelichting, 13; — Bijlage tot de memorie van toelichting, 22; — Uittreksel uit de toelichtingen, 52; — Voorloopig verslag, 57; — Memorie van antwoord, 78; — Nota van wijzigingen, 101; — Behandeling in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 101; — Eindverslag der Commissie van rapporteurs in de Eerste Kamer der Staten-Generaal, 218.

Marinebegrooting voor het dienstjaar 1904. — Ontwerp van wet, 221; — Memorie van toelichting, 234; — Uittreksel uit de toelichtingen, 281; — Voorloopig verslag, 325; — Memorie van antwoord, 375; — Behandeling in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 442; — Verslag der Commissie van rapporteurs in de Eerste Kamer der Staten-Generaal, 591; — Memorie van antwoord, 593; Behandeling in de Eerste Kamer der Staten-Generaal, 597.

Uittreksel uit de begrooting van Ned. Indië 1904, 321.

Naamlijst van geabonneerden *) op het Marineblad

OP 31 MAART 1904.

B. BRUTEL DE LA RIVIÈRE, kapt. ter zee.
P. S. R. WOLTERBEEK, kapt. ter zee.
M. VAN NASSAU, luit. ter zee 1e kl.
J. W. VAN AALST, luit. ter zee 1e kl.
H. M. VAN STRAATEN, luit. ter zee 1e kl.
E. W. PFEIFFER, luit. ter zee 1e kl.
Jhr. J. C. A. VAN DER WIJCK, luit. ter zee 2e kl.
E. J. LANGELAAN, luit. ter zee 2e kl.
P. HAITSMA MULIER, 2e luit. der mariniers.
A. VAN DER LAAN, adelborst 2e kl.
H. WILLEMS, 2e luit. der mariniers.
J. VAN DER KOP, 1e luit. der mariniers.
H. D. RUBENKONING, offic. van adm. 2e kl.
M. C. JAUTZE, offic. van adm. 2e kl.
P. A. SNELLEN VAN VOLLENHOVEN, offic. van adm. 2e kl.
J. DOLK, offic. van adm. 2e kl.
J. VAN BAERLE, sergeant-bottelier.
C. MEYBOOM, gep. kapt.-luit. ter zee.
J. J. VAN DIEMEN, gep. inspecteur van adm.
J. F. LATER, 1e luit. der infanterie.
P. H. C. WILLER, 1e luit. der inf. O.-I. Leger.
J. J. KORNDÖRFFER, gep. 2e luit. der inf. O.-I. Leger.
L. D. P. OPTENNOORDT, oud-luit. ter zee.
J. L. HANEWINCKEL, oud-luit. ter zee.
J. M. PHAFF, oud-luit. ter zee.
F. W. PLANTEN, oud-luit. ter zee.
A. E. ZIMMERMAN, oud-luit. ter zee.
J. T. CREMER, lid van de Tweede Kamer, den Haag.
Mr. G. J. GOEKOOP, den Haag.
F. W. N. HUGENHOLTZ, Lid van de Tweede Kamer, Haarlem.
K. L. REEPMAKER, Aardenburg.
B. J. SWART, Java.
M. G. DE GELDER, Ingenieur, Kinderdijk.
A. VISSER, magazijnmeester van het marine-buskruitmagazijn, Kertosono (Java).
MOSES S. L. MADURO, Curaçao.

---

*) Ook de leden der Marine-Vereeniging en de geabonneerden op de Verslagen daarvan ontvangen het Marineblad. De naamlijst van hen wordt jaarlijks in het eerste Verslag der Marine-Vereeniging opgenomen.

Van Straalen, Monsieur & Erkelens, Wijnhandel, Rotterdam.
W. J. de Voogt, Amsterdam.
Schaffalitzky de Muckadell, Luit. ter zee 1e kl. Kon. Deensche Marine.
J. A. C. Fagginger Auer, Meadville (N.-A.).
Marine-Machinisten-Club, Willemsoord.
Nieuwe Littéraire Societeit, den Haag.
Bibliotheek 7e Regiment Vesting-Artillerie, Utrecht.
Beek, M. van der, boekhandel, den Haag. (3 ex.)
Bom, H. Gz., G. D., boekhandel, Amsterdam. (1 ex.)
Buisonjé & Zoon, J. C. de, boekhandel, Helder. (4 ex.)
Bussy, J. H. de, boekhandel, Amsterdam. (3 ex.)
Cikot, J., boekhandel, den Haag.
Cleef, Gebrs. van, boekhandel, den Haag. (5 ex.)
Crone & Martinet, boekhandel, Hamburg.
Ditmaar, J. W., boekhandel, Velp.
Doesburgh, H. van, boekhandel, Leiden.
Eyre & Spottiswoode, boekhandel, London.
Gerretsen, J., boekhandel, Vlissingen.
Hanneijer, J. B., uitgever, den Haag.
Heteren, J. H. & G. van, boekhandel, Amsterdam. (7 ex.)
Kramers & Zoon, H. A., boekhandel, Rotterdam. (3 ex.)
Kühl, W. H., boekhandel, Berlijn. (2 ex.)
Laive, J. L. A. de, boekhandel, Amsterdam.
Maas, A. J., boekhandel, Helder. (22 ex.)
Meulenhoff, J. M. boekhandel, Amsterdam.
Moerman, D., boekhandel, Brielle.
Mul, H. N., boekhandel, Haarlem.
Müller, Johannes, boekhandel Amsterdam.
Nijgh & Van Ditmar, boekhandel, Rotterdam.
Nijhoff, Martinus, boekhandel, den Haag. (3 ex.)
Sasburg, C. J. J. boekhandel, Naarden.
Schalekamp, Van de Grampel & Bakker, boekhandel, Amsterdam. (3 ex.)
Seyffardt's boekhandel, Amsterdam.
Spruit Jr., P., boekhandel, Helder. (5 ex.)
Stemler's boekhandel, Amsterdam. (2 ex.)
Terveen & Zoon, J. G. van, boekhandel, Utrecht.
Valkhoff, J., boekhandel, Amersfoort.
Adm. van „De Nieuwe Courant".
Redactie van „De Javabode", Batavia.

Exemplaren, in ruil met couranten, tijdschriften en verslagen.

„Koninklijk Instituut voor Ingenieurs. Vakafdeeling voor Werktuig- en Scheepsbouw".
„De Ingenieur".
„De Militaire Spectator".
„De Zee".
„Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens". Pola.
„Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten". Dresden.
Direction der „Seewarte". Hamburg.
Journal de la Marine „le Yacht". Paris.
„La Marine Française". Paris.
„Army and Navy Journal". New-York.
„Office of Naval Intelligence". Washington.
„Journal of the United Service Institution", London.
„Tidsskrift for Sördsen", Copenhagen.

Present-Exemplaren.

Marine-Club, Helder.
Societeit „Modderlust", Soerabaja.
Bibliotheek 2e Kamer der Staten-Generaal.
Vereeniging ter beoefening der Krijgswetenschap, den Haag.
Firma R. S. Stokvis (vertegenwoordiger Schneider & Co.), Rotterdam.
Firma Friedrich Krupp, Essen.

18e Jaargang 1903—1904. Eerste Aflevering. 11 Mei 1

THE NEW
PUBLIC L

339286

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGIN

ONDER REDACTIE VAN:

W. B. K. BOOM, J. A. VAN ZADELHOFF,
W. F. VAN DER WAARDEN, J. H. ZEEMAN, J. B. M. TEN BOSC
L. L. F. DE GREVE, S. VAN LENNEP, *(secretaris)*.

DEN HELDER.
C. DE BOER Jr.

NAAR OOST-INDIË *wordt dit blad per zeepost verzonden. De toezending ka echter ook per mail geschieden tegen vergoeding der extra porti's, die ongeveer cents per jaar bedragen. Aanvragen daartoe te richten aan den uitgever.*

#18.
#1 may - 1903

AANTEEKENINGEN BETREFFENDE DE MARITIEME KRIJGSWETENSCHAP,

van den Luitenant ter zee der Russische Marine Klado,
(vertaald uit de „Revue Maritime" van December 1902).

De militaire geschiedenis, de strategie en de tactiek zijn de drie hoofdtakken der krijgswetenschap. De hiervolgende studie zal die drie vragen behandelen.

Het bestaan eener krijgswetenschap is ontkend door zekere personen, die beweren dat de studie der vroegere oorlogen voor de practijk weinig waarde heeft en niet den naam van wetenschap verdient.

Er zijn anderen, die niet alleen het bestaan van een „krijgswetenschap", maar zelfs van een „krijgskunde" betwisten en die beweren dat het verloop van een oorlog gebaseerd is op het toeval, waaraan alle gebeurtenissen ondergeschikt zijn, en dat het hoofddoel moet wezen, de legers te voorzien van uitmuntende wapenen, waarvan men hen moet leeren gebruik maken.

Het is volgens die personen nutteloos, de krijgsgeschiedenis, de strategie en de tactiek te bestudeeren, om er voorbeelden uit te putten, met het oog op een toekomstigen oorlog. Deze zienswijze ontmoet men vrij dikwijls bij het korps zeeofficieren, ten gevolge van de ontzettende omwenteling, die de zeetactiek in den loop der laatste halve eeuw heeft ondergaan. De geest van routine of sleur, waarmede vele zeeofficieren behept zijn, veroorzaakt, dat zij de studie minachten van hetgeen hunne kameraden der landmacht de krijgswetenschap noemen, en die voor hen is de geschiedenis der zeeoorlogen, en de maritieme strategie en tactiek.

Het hoogere militaire onderwijs is bij alle oorlogsmarines — in Duitschland naar het schijnt uitgezonderd — in een vrij treurigen toestand, en op een lager standpunt dan bij de officieren der landmacht, in het bijzonder bij de stafofficieren.

Men behoeft er niet over te twisten of de leiding van een oorlog een wetenschap of een kunst is; die vraag werd reeds beslist door Frederik den Grooten, die gezegd heeft:

„De oorlog is een wetenschap voor de mannen van talent, een kunst voor de middelmatigen en een handwerk voor de onwetenden". Wat het vertrouwen in het toeval betreft, en de geringschatting der aanwijzingen van de krijgsgeschiedenis, geven wij de woorden weer van den generaal LEEHR: „Het toeval, door KANT „de God der onwetenden" genoemd, is voor deze laatsten alles. Voor hem, die de oorzaken van een gebeurtenis weet te onderscheiden, bestaat het toeval niet; wie overal het toeval in ziet, onderscheidt de oorzaken niet meer. De gebeurtenissen in den oorlog, afgescheiden van elkaar onderzocht, doen zich op zich zelf voor als het resultaat van een toeval, maar wanneer men de verschillende gebeurtenissen van dezelfde soort groepeert en ze dan gezamenlijk onderzoekt, ziet men dat die gebeurtenissen een zekere regelmaat vertoonen; maar tegelijkertijd vertoonen zij een oneindige verscheidenheid in hun vorm, afhankelijk van weers- en tijdsomstandigheden, dat wil zeggen, dat wij steeds dezelfde kern in de gebeurtenissen terugvinden, met een zeer veranderlijk omhulsel. Het zoeken van die kern, van dien onveranderlijken grondslag, vormt het hoofddoel van de studie der krijgsgeschiedenis, een uitgebreide studie gebaseerd op de wijsbegeerte."

Wij kunnen de volgende aanteekeningen niet in logische volgorde plaatsen, maar ieder der aanteekeningen vormt op zich zelf een min of meer volledige studie, betreffende een op zich zelf staande vraag.

Wat de opmerkingen aangaat, zij in acht genomen, dat die toevallig en onsamenhangend kunnen schijnen, daar zij haar ontstaan danken aan de toestanden op de vloten, of aan de maritieme literatuur. Ten slotte zullen wij nog eenige oogenblikken stilstaan bij de volgende vraag: welke plaats nemen de maritieme strategie en tactiek in bij de voorbereiding tot den strijd en welke is daarbij de rol van de maritieme krijgsgeschiedenis?

VERBAND TUSSCHEN MARITIEME STRATEGIE EN TACTIEK.

De maritieme strategie, gebaseerd op den politieken en geographischen toestand van een Staat, bepaalt het karakter en de sterkte van de zeemacht van dien Staat — het aantal en het type der schepen — en verdeeling dier zeemacht in divisiën, eskaders of afzonderlijke vaartuigen, gedetacheerd in de zeeën van dien Staat en in de ver verwijderde stations. Ook leert de strategie, waar, en in welke afmetingen de steunpunten moeten zijn; — havens en maritieme stations; — hoe elk daarvan voorzien moet zijn van dokken, werkplaatsen en reservevoorraden; — waar de onderzeesche telegraafkabels dienen te zijn, de stations voor draadlooze telegraphie, de reservebemanningen, de consulaire agenten, de geaccrediteerden van vreemde natiën, de transportschepen der handelsvloot, enz., alle zaken die aan de strijdkrachten ter zee een voortdurende voorbereiding met het oog op een zeekrijg verzekeren en die oorzaak zijn, dat die

strijdkrachten gedurende den oorlog nuttig gebruikt kunnen worden.

Eindelijk bestudeert de strategie de vragen, waar men van uit moet gaan bij de verdeeling der elementen, waaruit de strijdkrachten ter zee zijn samengesteld, hoe het besturen der bewegingen dier strijdkrachten en het voorbereiden van het samentreffen met den vijand geregeld moeten wezen.

Bij het beantwoorden dier vragen bepaalt de strategie niet, hoe men in werkelijkheid te werk moet gaan.

Zij kan bijvoorbeeld aangeven, dat de Staat drie eskaders noodig heeft, met een werkingssfeer van 3000 mijlen, maar zij beslist niet, hoe die samenstelling der eskaders moet zijn, evenmin als den tonneninhoud der eenheden, hare bewapening en hare bescherming; zij kan eischen, dat een bepaalde haven zóó versterkt moet worden, dat zij onneembaar is, dat zij in staat moet zijn, een of meer eskaders te bevatten, dat zij alles moet aanbieden voor hun mogelijke herstelling, maar de strategie bepaalt niet, hoe de verdedigingswerken van zoo'n haven moeten zijn, of er torpedoversperringen moeten liggen, het aantal en het productief vermogen der werkplaatsen, hoeveel kolen en hoeveel munitie er in haar reservemagazijnen aanwezig moeten zijn.

Ten slotte kan de strategie aangeven, in hoe verre het noodig is de bewegingen van den tegenstander na te gaan, wat het karakter moet zijn der eskaderbewegingen, in welke omstandigheden men met kans op succes den strijd kan aanvaarden, en wanneer men dien moet ontwijken, maar zij geeft niet aan, hoe de verkenningsdienst geregeld behoort te worden, in welke formatie een eskader zich moet bewegen, hoe dat zich in zee, en ten anker liggend moet beschermen en volgens welke grondbeginselen het eskader gedurende het gevecht geleid moet worden.

De tactiek leert, van welk type een oorlogsschip moet zijn, om te beantwoorden aan de eischen die door den ontwerper gesteld werden, uit welke typen van schepen de divisiën en eskaders moeten worden samengesteld, hoe de bemanningen geoefend moeten worden, hoe de schepen gereed moeten gemaakt worden voor het gevecht en hoe zij zich gedurende den strijd hebben te gedragen.

GRONDBEGRIPPEN BETREFFENDE DE LEIDING VAN DEN ZEEOORLOG.

Evenals de strategie put ook de zeetactiek haar grondbegrippen uit de geschiedenis der zeeoorlogen. Die grondbegrippen kunnen beschouwd worden als eeuwigdurend, onveranderlijk en onafhankelijk van het materiëel — schepen en bewapening —, gegeven zijnde, dat die grondbegrippen geput zijn uit de gebeurtenissen gedurende de verschillende tijdperken, soms met eeuwen tusschenruimte en onder totaal verschillende toestanden van het materiëel — galeien door riemen voortbewogen, zeilschepen, gepantserde schepen der 19e eeuw.

Aldus zijn de grondbegrippen, die ons leeren, dat de hoofdwerktuigen van den oorlog de manschappen zijn en niet het

materiëele gedeelte. Er volgt uit, dat alles van ondergeschikt belang is ten opzichte van de opleiding en oefening der bemanning; dat de aanval te verkiezen is boven de verdediging; dat men zijn toevlucht moet nemen tot verdediging, wanneer grondige redenen den aanval niet gedoogen; dat men zijn krachten niet moet versnipperen, maar moet pogen ze te concentreeren om ze te kunnen stellen tegenover de gedeeltelijke krachten van zijn tegenstander; dat een der beste waarborgen voor de overwinning het verband is tusschen de in actie zijnde eenheden; dat het noodzakelijk is zijn zwakke eenheden te dekken en de sterke eenheden op den voorgrond te doen treden; dat alle actie verlamd wordt, wanneer het gezag niet in één hand is, en dat het noodzakelijk is, den commandant in de sfeer van actie een volkomen vrijheid te laten, enz.

Al zijn deze grondbegrippen volstrekt en onveranderlijk, hun toepassing in de practijk is uitermate veranderlijk, afhankelijk van de omstandigheden waarin zij moeten worden aangewend, en van de strijdmiddelen waarover de beide tegenstanders hebben te beschikken.

Daardoor is het niet voldoende, zich baseerende op de studie der geschiedenis, zich slechts te houden aan de regelmatige grondbegrippen betreffende de leiding van den zeeoorlog, maar het is noodzakelijk ook de strijdmiddelen te kennen, die voortdurend veranderen, en de omstandigheden te leeren, waaronder de oorlogsgebeurtenissen zich ter zee in hun geheel en in hun onderdeelen ontwikkelen.

ONDERDEELEN DER ZEETACTIEK.

De onderdeelen der zeetactiek zijn:

1e. de studie der middelen voor den zeestrijd en der regels van de voorbereiding dier middelen in tijd van vrede;

3e. de studie der methoden om die middelen op de meest werkdadige wijze samen te voegen, combinaties die afhangen van de omstandigheden, waaronder men gedurende den strijd heeft te handelen, gebruik makende van de grondbegrippen die ons zijn nagelaten in de geschiedenis der zeeoorlogen.

VERDEELING DER TACTIEK IN ELEMENTAIRE EN TOEGEPASTE TACTIEK.

De tactiek wordt verdeeld in twee onderdeelen: de „elementaire", die zich bezig houdt met de studie der eigenschappen van de hoofdelementen van den strijd en de „toegepaste", die zich bezig houdt met de combinatiën dier hoofdelementen bij een oorlog.

VERSCHILLENDE ELEMENTEN VAN DEN ZEEOORLOG.

De hoofdbestanddeelen zijn: de bemanningen en het materiëel, n.l. de oorlogsschepen.

De middelen, waarover de schepen beschikken, zijn de volgende: de ram, de torpedo en de artillerie. Die middelen moeten beschouwd worden als grondbestanddeelen van het ma-

teriëel; het bestaan der oorlogsschepen is gebaseerd op het aanwenden dier middelen.

Bovendien bestaat er een reeks van hulpmiddelen, die hun invloed doen gelden op die hoofdbestanddeelen, zoowel om ze ongevaarlijk te maken voor hen die ze aanwenden, als om ze krachtdadig in hun uitwerking te maken gedurende den strijd. Die hulpmiddelen zijn: het gemakkelijk besturen, het systeem van bescherming tegen den ram, de torpedo en de artillerie van den tegenstander, de electrische zoeklichten, enz.

De verschillende combinatiën der vermelde middelen geven ons het type van oorlogsschip.

Door vereeniging van verschillende vaartuigen krijgt men weer nieuwe strijdmiddelen. Hieruit volgt de noodzakelijkheid om de verschillende scheepstypen te bestudeeren, de regels betreffende het manoeuvreeren en ook de middelen, die gebruikt worden om vereenigde schepen gemakkelijk te leiden, om met elkaar verband te houden en orders over te brengen; (door seinen, postduiven, enz.).

Al die onderdeelen geven stof tot afzonderlijke studie.

I. PERSONEEL.

Het hoofdelement voor het succes ter zee en te land is de hoedanigheid van het personeel.

Het materiëel oefent ongetwijfeld invloed op den uitslag van den strijd, maar slechts de zeer goede staat van het personeel maakt, dat men van het materiëel veel uitwerking kan verwachten.

De strijdmiddelen aan boord der schepen, die steeds meer geperfectionneerd worden — als kanonnen, affuiten, torpedo's, machines, enz. — hebben bijzondere zorg noodig; zonder die zorg verliezen zij hun strijdwaarde en vormen dan zelfs een groot gevaar voor het eigen schip.

De belangrijkheid van dit punt is des te ernstiger, naarmate het materiëel ingewikkelder is geworden, zoodat het tal van zorgen en nauwgezet onderhoud eischt om in zoodanigen toestand te blijven, dat men er gedurende den strijd uitwerking van kan verwachten.

De vroegere kogels vereischten geen speciale zorg, terwijl de tegenwoordige granaat, gevuld met krachtige springmiddelen en voorzien van een zeer samengesteld ontstekingsmiddel, voortdurende zorg vereischt, wanneer men wil dat zij den dienst verricht, die er in den strijd van verwacht wordt; die granaten zijn zeer kostbaar, moeten met de noodige voorzorgen behandeld worden om te voorkomen, dat zij het schip, waarop zij zich bevinden, vernielen of ten minste onbruikbaar maken.

SLECHTS EEN ZEER GOED PERSONEEL WAARBORGT DE REGELMATIGE WERKING VAN HET MATERIËEL.

Bijgevolg verliest het beste materiëel zijn waarde, wanneer het personeel niet op de hoogte van zijn taak is, wat betreft

het onderhoud van dat materiëel en zijn voortdurende gereedheid.

HET SCHEPPEN VAN HET PERSONEEL EISCHT VEEL MEER TIJD, DAN HET SCHEPPEN VAN HET MATERIËEL.

Een goed personeel is zooveel te kostbaarder, omdat het veel moeielijker te scheppen is dan het materiëel. Om materiëel te bekomen is geld voldoende, terwijl het onmogelijk is een personeel te vormen in korten tijd, zelfs met onuitputtelijke financiëele bronnen en bovendien kan de instructie slechts langzaam en geleidelijk gegeven worden. Het meest samengestelde moderne oorlogsschip kan in 2 à 3 jaren worden gebouwd, het bewerken der plannen medegerekend.

De commandant van dat schip bereidt zich om dien post te bekleeden gedurende 30 jaren voor, de 1e officier ongeveer 25 jaren, de officieren der détails 15 à 20 jaren, de jongere wachtofficieren 8 à 10 jaren en de mindere schepelingen voor speciale diensten 2 à 4 jaren.

WAAROM LIJDEN ALLE VLOTEN AAN GEBREK AAN PERSONEEL?

Terwijl de strijdkrachten te land der verschillende Staten reeds sedert lange tijden zijn gevormd, zijn alle zeemachten nog steeds met hun vorming bezig; de oorzaak voor die achterlijkheid is, dat de vorming van het personeel veel langzamer gaat dan het bouwen van schepen, en daaruit vloeit het gebrek aan personeel voort. Dat gebrek vermeerdert evenredig met de snelheid van aanbouw, terwijl de voorbereiding van het personeel steeds meer tijd kost, door de ontwikkeling van het maritieme materiëel. Vandaar de conclusie: het personeel is het hoofdbestanddeel van de kracht der vloot, want dat alleen geeft waarde aan de schepen; en daar de vorming van dat personeel veel meer tijd vereischt dan de samenstelling der schepen, moet men steeds van meer personeel voorzien zijn, dan noodig is om alle beschikbare oorlogsvaartuigen te bemannen, in aanmerking genomen, dat de aanbouw van schepen zonder ophouden voortgaat.

DE VLOOT MOET EEN RESERVE VAN PERSONEEL BEZITTEN OM NIEUW GEBOUWDE SCHEPEN VAN KADER TE KUNNEN VOORZIEN.

De werkelijke sterkte van dat reserve-personeel moet zooveel te grooter zijn dan de werkelijke sterkte, benoodigd om alle schepen te bemannen, naarmate de tijd om het te recruteeren en te onderrichten grooter is.

Dát betreft hoofdzakelijk de officieren en het machinekamerpersoneel; maar die vraag is nog niet opgelost door een reserve samen te stellen, bestaande uit personeel op non-activiteit; dat zou slechts zeelieden zonder, of met zeer middelmatige vakkennis geven.

Die laatste beschouwing betreft voornamelijk het ondergeschikte machinekamerpersoneel en de officieren; daarenboven

kan die reserve aan personeel niet bijzonder groot zijn en het is moeilijk aan te nemen, dat het gemakkelijk zal zijn ze op een gegeven oogenblik te vereenigen.

Dat personeel kan niet door werving verkregen worden, noch beschouwd worden als den eenen of anderen militairen dienst te vervullen. Wanneer een deel van het personeel moet afgedankt worden uit den actieven dienst om een reserve te vormen, zou dat personeel daardoor het middel van bestaan verliezen en zou men bijgevolg niet het onontbeerlijke personeel kunnen krijgen, om op het critieke oogenblik de schepen te bemannen. Dat personeel — uitgedrukt in de hiervoor gegeven conclusie — zou veel duurder zijn, dan dat gewoonlijk in dienst is, aannemende, dat het wordt uitgebreid naarmate er behoefte ontstaat door meerderen aanbouw; maar men zou verkeerd doen met het slechts bij die beschouwing te laten, aangezien deze de eenige weg is, om het hoofdelement voor de zeemacht te verkrijgen, n.l. een voldoende personeel, zonder hetwelk de voorbereiding tot den oorlog en het onderhoud van het materiëel onmogelijk zullen zijn.

Vroeger waren er bij de landmacht geen andere troepen dan de z.g. veldtroepen. Die troepen hadden gedurende de mobilisatie officieren en soldaten te verschaffen, die dan het kader vormden der reservetroepen.

Vanaf het begin van den oorlog werden de veldtroepen aldus gedesorganiseerd en de reservetroepen begonnen pas een geheel te vormen, wanneer zij naar het terrein van actie vertrokken, wat hun waarde verminderde.

Tegenwoordig wordt bij de landmacht een ander systeem toegepast; het leger bevat het kader voor alle troepen die de legermacht van den Staat in tijd van oorlog vormen, door de vaste troepen een uitgebreid kader te geven. Dit systeem eischt grooter geldelijke opofferingen, maar het waarborgt de waarde der troepen in oorlogstijd.

De bijzondere omstandigheden op de vloot staan niet toe dat systeem aan te nemen. Terwijl een leger in tijd van vrede een zeer verminderde werkelijke sterkte kan hebben, maar voldoende kader moet hebben om de soldaten te onderrichten en onmiddellijk te velde te kunnen trekken, is het onmogelijk voor een oorlogsschip naar het terrein van actie te gaan of zelfs te varen, als zijn personeel niet compleet is.

Een schip uit te rusten is moeilijker dan een troepenafdeeling gereed te maken, want voor de bemanning van een schip zijn alle bestaande speciale betrekkingen die op de vloot voorkomen noodig, wat niet noodzakelijk is voor troepenafdeelingen.

Om van voet van vrede op dien van oorlog te komen, heeft men bij het leger een veel grootere uitbreiding van personeel noodig dan op de vloot; maar voor het leger heeft men soldaten, en voor de vloot matrozen noodig.

Heeft nu bij de nadering van den oorlog de vloot slechts

een geringe vermeerdering van personeel noodig, een vermeerdering die gemakkelijk te bewerkstelligen is, als zij slechts matrozen betreft — aannemende, dat alle beschikbare schepen hun officieren en hun machinekamerpersoneel compleet hebben en dat het personeel klaar is voor den actieven dienst — dan ziet men dat de vloot steeds in gemobiliseerden toestand is.

Het aantal schepen in aanbouw is grooter dan dat der buiten dienst zijnde schepen en het eerste aantal wordt ieder jaar grooter.

Voor de nieuw gebouwde schepen heeft men niet alleen matrozen noodig, maar ook officieren en machinekamerpersoneel, waarvan de oefening een betrekkelijk langen tijd eischt.

Bijgevolg, even als er bij de landmacht kader aanwezig is voor de reservetroepen, moet ook de vloot kader hebben, dat gereed is voor den dienst op de in aanbouw zijnde schepen. Zonder dat zal de gereedheid van de vloot voor oorlogstijd van twijfelachtige waarde zijn, en hoewel dit systeem veel kostbaarder is, zal het toch de voorkeur verdienen een kleine vloot te bezitten, dan de hoedanigheden van het personeel op te offeren aan het voordeel van eene groote hoeveelheid materiëel, waarvan de waarde onder die omstandigheden geen goede waarborgen geeft.

VOORNAAMSTE EIGENSCHAPPEN VAN HET PERSONEEL. ZIJN OPLEIDING EN OPVOEDING.

Wanneer men de eigenschappen van het personeel beschouwt, moet men in de eerste plaats zijn opleiding nagaan, d. w. z. zijn verkregen bekwaamheid om het materiëel krachtdadig te gebruiken — het kunnen manoeuvreeren met een eskader of met een enkel schip, het richten en het onderhoud van het geschut, het handhaven der stoomspanning, enz. — en zijn opvoeding, die zich openbaart door zijn geduld, zijn discipline, het persoonlijk initiatief, het gevoel van wederzijdsch vertrouwen, het elkaar wederkeerig kunnen steunen, welke hoedanigheden geen oneenigheid, geen ijverzucht of uiteenloopende gezichtspunten toelaten, die zoo schadelijk zijn in oorlogstijd.

Dat alles vermindert niet de waarde der vaderlandsliefde, van den moed en van andere deugden, maar die eigenschappen zijn meer of minder gemeen aan alle nationaliteiten; die hoedanigheden kunnen niet geschapen worden en men kan er zich alleen van bedienen bij de opleiding en de opvoeding van het personeel. De ijverzucht, de mededinging tusschen de vloten kan slechts bestaan in de opleiding, want daardoor onderscheiden zich de verschillende vloten en niet door hun materiëel, dat bijna overal hetzelfde is. De min of meer volmaakte toestand, waarin de vloten worden gehouden, hangt van de opleiding van het personeel af.

GESCHIEDKUNDIGE VOORBEELDEN VAN HET OVERWICHT DER HOEDANIGHEDEN VAN HET PERSONEEL OP DE HOEDANIGHEDEN VAN HET MATERIËEL IN DEN STRIJD.

Het overwicht der hoedanigheden van het personeel en van

zijn onderricht op die van het materiëel blijkt zoo duidelijk in de geschiedenis der zeeoorlogen, van den tijd van THEMISTOCLES tot aan onze dagen, dat het er met roode inkt onderschrapt in vermeld schijnt te staan.

Bij den slag van Salamis was het overwicht van 't Perzische materiëel verpletterend, daar de Perzische schepen 3 malen talrijker waren dan die der Grieksche vloot. Maar het personeel dier onmetelijke Perzische vloot heeft gezondigd door een kapitale fout. Het was niet afgericht voor een zeestrijd, daar het was samengesteld uit heterogene bestanddeelen, die onder het juk der Perzen waren gebracht, en waarbij alle samenhang ontbrak om voor een vreemdeling te strijden.

Door een talentvollen aanvoerder, zooals de Grieksche vloot bezat in den persoon van THEMISTOCLES, werd de Perzische vloot schandelijk verslagen, hoewel de Grieksche schepen wat het aantal betrof, zeer in de minderheid waren, maar zij steunden elkaar, werkten samen onder de leiding van hun bekwamen aanvoerder.

De Franschen waren te Aboukir, en de verbondenen te Trafalgar de meerderen van de Engelschen wat aantal manschappen en materiëel betreft, maar de hoedanigheden hunner bemanningen waren niet gelijk aan die der Engelschen, niet wat moed en vaderlandsliefde maar wat bekwaamheid aangaat. Hun discipline liet te wenschen over, zij steunden elkaar niet voldoende over en weer, daar zij geen wederkeerig vertrouwen in elkaar hadden.

Volgens de getuigenis van den Engelschen geschiedschrijver JAMES, is het gedrag der bemanningen van de acht Fransche schepen, die in den slag van Aboukir hadden te strijden tegen het geheele Engelsche eskader, niet alleen zonder blaam, maar zelfs zonder vergelijking geweest in een strijd, waarbij beide tegenstanders al hun moed hebben ten toon gespreid.

Het admiraalschip „Orion" is in de lucht gevlogen zonder zijn vlag gestreken te hebben; de bemanning is voortgegaan met de stukken in de onderste batterij te bedienen tot het oogenblik dat de manschappen werden overweldigd door de vlammen, en het schip staakte eerst zijn vuur, toen de tegenstanders — twee Engelsche schepen — het hunne deden ophouden en zich gereed maakten hun positie te verlaten, om niet door de onvermijdelijke ontploffing van het Fransche schip getroffen te worden.

Van de 17 schepen, door de Engelschen bij Trafalgar genomen, hadden er 8 hunne masten verloren, 8 andere de helft van hun tuig. De „Redoutable" had zich overgegeven omdat zij haar geheele tuig verloren had, terwijl alle stukken en 522 van de 643 man sterke equipage buiten gevecht gesteld waren.

De moed, de vaderlandsliefde en de krachtig bewapende schepen der Franschen konden hun de overwinning niet verzekeren; de Engelschen schoten drie maal zoo vlug, hun schepen hadden zeer goed gemanoeuvreerd overeenkomstig het plan door NELSON uitgewerkt en steunden elkaar snel, terwijl de

Franschen ieder op zich zelf vochten, zonder eenig plan.

De beroemde geschiedschrijver van het zeewezen, JURIEN DE LA GRAVIÈRE, beschrijft het eskader van admiraal NELSON, en wijst er op hoe deze, de beste leerling van JERVIS, van dien meester het middel geleerd heeft om de gezondheid der bemanning te bewaren, steeds varende zonder zich in de havens op te houden en hoe zijn voornaamste zorg was, de krijgstucht en de bekwaamheid van zijn personeel te ontwikkelen. Dank zij zijn karakter, is hij er in geslaagd, van zijn door de krijgstucht nauw verbonden eskader een personeel te vormen, dat onderling als door een broederband verbonden was.

Tegelijkertijd dat NELSON schreef:

„Ik heb het geluk „a band of brothers" te commandeeren.... iedereen weet wat hij te doen heeft", moest admiraal VILLENEUVE berichten drie maanden voor Trafalgar en na den strijd tegen het zwakke eskader van CALDER, dat hem twee schepen had ontnomen: „De stormen hebben ons veel kwaad gedaan, aangezien onze rondhouten, onze zeilen en ons loopend want in slechten staat zijn, want wij hebben slechte officieren en slechte matrozen.... ziekten zijn onder onze bemanningen uitgebroken.... De commandanten, niet berekend voor den strijd en voor de manoeuvres, hebben slechts één beginsel: handelen zooals hun voorganger".

In zijn dagorder, na den slag van Aboukir, zeide NELSON: „Het is zeker, dat ieder der Engelsche zeelieden het overwicht heeft begrepen van de gedisciplineerde bemanningen, over de lieden, die in hun dwaze vervoering zich niet aan regelen wisten te houden".

Van zijn kant heeft JURIEN DE LA GRAVIÈRE hierover gezegd: „NELSON heeft hulde gebracht aan de waarheid door niet geestdrift en moed, maar orde en krijgstucht te roemen".

In de slagen van Kertch, van Hadjibeï (1790), van Kaliakria (1791) en van Aton (1807), was de overmacht der Turken wat schepen en bewapening aangaat belangrijk, maar niettegenstaande dat is de overwinning aan de Russen gebleven, wier bemanningen beter onderricht, gedisciplineerd en geleid werden door aanvoerders als admiraal OUCHAKOV en SENIAVINE. Wij vinden dezelfde voorbeelden bij de gevechten der gepantserde stoomschepen.

De Italiaansche schepen waren bij Lissa talrijker en meer modern, hadden grooter snelheid, waren beter gepantserd en voorzien van nieuwere artillerie dan de Oostenrijksche schepen. Niettegenstaande dat alles werd het Italiaansche eskader schandelijk verslagen, want de bemanning was niet op de hoogte van haar taak. Men kan den Italianen hun moed en hun vaderlandsliefde niet betwisten, maar de opleiding en de opvoeding van het personeel der vloot lieten te wenschen over. Tweedracht heerschte onder de Italiaansche officieren; de toenmaals geheel nieuwe Italiaansche politieke eenheid bestond niet in de vloot, die samengesteld was uit schepen, verschaft door onderscheidene

kleine Staten van het schiereiland. De bevolking van sommige dier Staten, zooals bijv. de Napolitanen en de Noord-Italianen, waren elkander ongunstig gezind. Die gezindheid en het gebrek aan discipline hebben zich geopenbaard in het feit, dat vice-admiraal ALBINI, een Sardiniër, zich gekwetst voelende door de benoeming van den Napolitaanschen vice-admiraal PERSANO tot opperbevelhebber, niet gehoorzaamde aan de bevelen gedurende den strijd gegeven, waardoor de schepen, die het meest door de Oostenrijkers bedreigd werden, geen ondersteuning kregen.

De opleiding van het Italiaansche personeel was zeer middelmatig, vooral wat de bediening der groote getrokken vuurmonden aangaat. De commandanten wisten hunne vaartuigen niet te besturen, daar hun in de meeste gevallen de practijk ontbrak van gezamenlijke gevechtsoefeningen. De commandant van de „Affondatore", een vaartuig dat speciaal voor den ramaanval gebouwd was, bemerkte, dat zijn schip in het geheel niet geschikt was voor die manoeuvre en trachtte verscheidene malen tevergeefs het houten schip „Kaiser", dat brand aan boord had, den stoot toe te brengen. Eveneens bemerkte men dat de commandeurs der zware stukken van de „Affondatore" — 254 mM. kaliber — die kanonnen niet wisten te bedienen; slechts enkele schoten werden met die vuurmonden gedaan, en zonder doel te treffen.

Ten slotte heeft de Italiaansche admiraal PERSANO slag geleverd zonder eenig plan en aan de commandanten der schepen werd de tweeledige keuze gelaten, te handelen volgens hun eigen initiatief of volgens de seinen van den admiraal, die eenige minuten na het begin van het gevecht zijn vlag overbracht op een ander schip, zonder het eskader er van te waarschuwen.

Gedurende den strijd verplaatste admiraal PERSANO zich onophoudelijk, denkende door zijn persoonlijken invloed en door zijn voorbeeld de kans op succes te verbeteren, hetgeen een ijdele poging bleek, en de Italianen moesten hun onbekwaamheid en hun gebrek aan voorbereiding duur betalen.

In den slag bij de Yalu hebben zoowel de Japansche als de Chineesche bemanningen stoïcijnsche kalmte en moed betoond en het is moeilijk te beslissen, wie der tegenstanders in dat opzicht den palm wegdroeg.

De Chineezen, aan wie men krijgsmansdeugden betwist, hadden een veel zwaarder proef te doorstaan dan de Japanners en zij hebben die proef eervol afgelegd. Maar moed alleen is niet voldoende.

Admiraal TING, een oud-officier der cavalerie en vurig patriot, bedeeld met een groote energie en met een merkwaardigen persoonlijken moed, wist geen eskader te leiden; hij heeft een totaal gebrekkige slagorde aangenomen en zijn bevelen betreffende de leiding gedurende het gevecht zijn tegenstrijdig geweest. De Chineesche commandanten en officieren waren weinig bekwaam en zijn volkomen ongeschikt gebleken voor een algemeen gevecht. Het personeel was slecht opgeleid, schoot slecht en slaagde er

niet in de talrijke branden te blusschen. Het is waar dat de Japansche schepen meer op de hoogte van den tijd waren, bewapend met snelvurend geschut en dat zij beter liepen; maar het voordeel der Chineezen bestond in het bezit van gepantserde slagschepen, meer geschikt voor een zeestrijd en van torpedobooten, welke de Japanners niet hadden.

Al bestond er dus een materiëel voordeel aan den kant der Japanners, het was toch niet belangrijk en heeft dan ook in geenen deele den uitslag van den strijd beslist. De Japanners danken hun overwinning aan de goede vorming van hun personeel en aan het feit, dat zij gebruik hebben weten te maken van hun materiëel, n. l. van de snelheid van hun schepen en van hun snelvuurgeschut. Zij hebben beter gemanoeuvreerd, elkander wederkeerig steunende, terwijl de Chineezen zich door hun onbekwaamheid niet van hun torpedobooten wisten te bedienen.

Te Santiago was het materiëele voordeel aan de zijde van de Amerikanen, maar de invloed van de hoedanigheden van het personeel openbaarden zich tevens.

De Spaansche schepen, die grooter snelheid hadden, wisten die hulpbron niet te benutten door een ongelijken strijd te vermijden, wat veroorzaakt werd door de onbekwaamheid van hun machinekamerpersoneel.

De Spaansche bemanningen waren niet gelijk aan de Amekaansche en wisten de branden niet te bestrijden. Om die reden werd de overwinning zoo gemakkelijk gemaakt voor de Amerikanen, deze hadden slechts één enkelen gesneuvelde en één enkelen gewonde op slechts één hunner schepen. De Luitenant ter zee, prins Liven, naar het terrein van den strijd gezonden om het verloop van den oorlog te volgen, heeft geschreven: „Van alle factoren van dien oorlog is de meest in het oog loopende het buitengewone overwicht van het Amerikaansche personeel boven het Spaansche. Het slechte schieten der Spanjaarden is het gevolg van het gemis aan practijk, hun artillerie was even modern als de Amerikaansche, maar hun vuur was zwak, geen enkele schietoefening was aan den strijd voorafgegaan; de bemanning van het eskader van Santiago had nimmer kanonschoten gehoord vóór den oorlog; dit is de reden van hun ondergang. Wanneer alle granaten, die nu op den bodem der zee rusten, gebruikt waren voor schietoefeningen, dan had men de schepen niet zoo spoedig op het strand behoeven te zetten".

Aldus leert ons de geschiedenis, dat niettegenstaande uitstekend materiëel de uitslag altijd zal afhangen van de bekwaamheid van het personeel.

DE TOEGESTANE BEDRAGEN VOOR DE VLOOT MOETEN ALTIJD IN DE EERSTE PLAATS DEN GOEDEN STAAT WAARBORGEN, WAARIN DE BEMANNINGEN EN DE IN DIENST ZIJNDE SCHEPEN ZICH BEVINDEN, EN SLECHTS IN DE TWEEDE PLAATS BENUT WORDEN VOOR DEN AANBOUW VAN NIEUWE VAARTUIGEN.

Wanneer die stelling waar is, volgt daaruit, dat men in

vredestijd moet arbeiden aan de vorming van een zeer goed geoefend personeel en niet aan nieuwen aanbouw; eerst het personeel vormen en onderrichten, daarna aanbouwen en niet omgekeerd werken.

Van de voor de vloot toegestane bedragen moet men onmiddellijk zonder groote karigheid de gelden aftrekken, die voor het personeel noodig zijn en alles doen wat mogelijk is om in de vloot goed geoefend personeel te houden, blijvend aan den dienst te verbinden en het leeren, het materiëel zoo krachtdadig mogelijk te gebruiken; de overige gelden moeten voldoende zijn om de vloot uit te breiden, daar niet de hoeveelheid, maar de hoedanigheid van het aanwezige het doel moet zijn.

Wij hebben gezien en wij zien nog, hoe zeer deze waarheid, die toch zoo eenvoudig is en die de basis diende te zijn van iedere zeemacht, miskend en gehekeld is, niettegenstaande de geschiedenis ons aantoont hoe duur zoo'n miskenning te staan komt.

HET GESCHIKT MAKEN VAN HET PERSONEEL VOOR DEN ZEESTRIJD IS VAN MEER BETEEKENIS DAN DE DAPPERHEID.

Wij willen een paar woorden zeggen betreffende het overwicht van de bekwaamheid boven de dapperheid van het personeel, daar dit overwicht een der kenmerken is van den zeestrijd; bij een veldslag is dat overwicht minder merkbaar. Dit vloeit daaruit voort, dat ter zee alleen de schietwapenen gebruikt worden; wanneer men den ram vergelijkt met het blanke wapen, berust zijn gebruik in de handen van slechts één persoon, den commandant van het schip; wij gaan stilzwijgend de samengesteldheid van het materiëel der vloot voorbij, waarvan de invloed gemakkelijk te begrijpen is.

TWEE SOORTEN VAN DAPPERHEID. PASSIEVE EN ACTIEVE DAPPERHEID.

Dapperheid kan zich passief of actief openbaren.

In het eerste geval openbaart de dapperheid zich door het feit, dat de man op zijn post blijft, niettegenstaande de kans, gedood te worden door de uit de verte geworpen granaten van den dikwijls onzichtbaren vijand en niettegenstaande het zien van bloed en het hooren van de jammerkreten der gewonden. In het tweede geval stormt de man vooruit, zonder zich te bekommeren om het verschrikkelijke tooneel, dat hem omringt, in weerwil van de verdubbeling van het gevaar en hij nadert den tegenstander om handgemeen met hem te worden: het voordeel, voortspruitende uit de bewapening, wordt onder die omstandigheid van geen waarde.

Het noodige élan, om voorwaarts te stormen, put de man uit het voorbeeld door zijn aanvoerder gegeven, uit de krachtige woorden door dezen gesproken, uit den algemeenen stroom, die hem meesleept en ten slotte uit de bedwelming, door den kruitdamp veroorzaakt.

De passieve dapperheid moet samengaan met de verstandig

geregelde en voortdurende behandeling van de bewapening, met het effect den tegenstander te verzwakken en te verslaan. Vooruit te stormen en nimmer te wijken zijn de kenteekenen van de actieve dapperheid. In het eerste geval zien wij een strenge krijgstucht zich openbaren, een goed onderricht, orde en koelbloedigheid; in het tweede geval zien wij doodsverachting, woedende geestvervoering en bedwelming, dikwijls zelfs lichamelijk, voortvloeiende uit den strijd.

AAN DEN WAL HEBBEN DE BEIDE SOORTEN VAN DAPPERHEID DEZELFDE BETEEKENIS.

Aan den wal komen beide soorten van dapperheid gelijktijdig voor. Men leest in de „Nieuwe tactiek" van professor Orlov: „Met de vuurwapenen kan slechts een zeer zwakke vijand uit een stelling verjaagd worden; een ernstige vijand zal alleen verdreven worden door middel van de bajonet. Wanneer de infanterie het vuur staakt om een sprong te doen, moet de aanvoerder zich aan het hoofd plaatsen om zijn ondergeschikten mede te sleepen. Om vooruit te stormen onder het vijandelijk vuur, om den afstand tot dien vijand te bekorten, en om hem met de bajonet aan te vallen, is een prikkel noodig, want ieder dier mannen, die het geheel vormen, is vrij in zijn bewegingen; hij kan vooruitgaan, blijven staan of zelfs vluchten. Die prikkels bestaan en kunnen gebruikt worden bij veldslagen.

VOORBEELDEN, AANTOONENDE DAT DE DAPPERHEID, DIE DE BEKWAAMHEID EN HET ONTOEREIKENDE VAN HET MATERIËEL VERVANGT, ZICH WEL AAN DEN WAL, MAAR NIET OP ZEE KAN OPENBAREN.

Het kan voorkomen, dat bij een strijd te land de vervoering en de geestdrift het kunnen winnen van bekwaamheid en betere bewapening.

Om dien uitslag te krijgen is het voldoende, de troepen in voldoend aantal te brengen tot een handgemeen — zelfs al zijn zij niet onderricht, maar onder voorwaarde, dat zij niet vreezen den dood onder de oogen te zien. De mogelijkheid hiervan is getoond bij den slag van Adoua, waar de Abyssinische horden het Italiaansche leger vernietigd hebben op den 28sten Februari 1896.

Ter zee doen zich de gevechtsomstandigheden geheel anders voor, en een geval, dat vergeleken kan worden met dat van den slag van Adoua, kan daar niet voorkomen.

ALLEEN DE PASSIEVE DAPPERHEID HEEFT WAARDE AAN BOORD VAN EEN SCHIP. ZIJ VERLIEST HAAR WAARDE, WANNEER ZIJ NIET VERDUDDELD WORDT DOOR EEN GOEDE OPLEIDING.

De dapperheid, die op een schip passief behoort te zijn, bezit als hoofdeigenschappen: krijgstucht, volharding en bijna automatische bekwaamheid van het personeel, om met het zoo

samengestelde materiëel te kunnen omgaan. Ieder heeft aan boord van een schip zijn post en hetgeen hij te doen heeft is van te voren bepaald; het meerendeel der manschappen ziet niet alleen den tegenstander niet, maar weet zelfs niet, aan welke zijde hij zich bevindt. De manschappen, die in groepen verdeeld zijn in de torens, kazematten, munitiebergplaatsen, op de stookplaatsen enz., zien elkaar niet en weten niet wat de anderen doen. Die groepen worden aangevoerd door ondergeschikte officieren, dikwijls zelfs door onderofficieren, wien de bevelen gegeven worden door middel van verschillende systemen van overbrenging.

De bedwelming door den strijd, het élan om den tegenstander te lijf te gaan, kunnen niet bestaan in een zeeslag, waaraan het grootste deel van de bemanning zelfs niet onmiddellijk deelneemt, wanneer zij de stukken niet bedienen.

De bewegingen vooruit, achteruit en op de plaats, hangen van niemand af dan van den commandant alleen. Het schip voert zijn bemanning buiten haar wil dáár, waar het den commandant goeddunkt, die, beschermd in zijn gepantserd reduit, gedurende den slag onzichtbaar blijft.

De tegenstander, door den waterplas gescheiden, laat zich niet aanklampen om tot een handgemeen te komen. Zijn post te verlaten is onmogelijk, al is men ook overweldigd door zedelijke afmatting. Ieder gedeelte van het schip is bezet door manschappen, die een bepaalde bezigheid hebben, en de tegenwoordigheid van een vreemdeling in dien dienst zou oogenblikkelijk gemerkt worden.

Het aanmoedigen der manschappen door officieren, die het voorbeeld geven, is moeilijk.

Het meerendeel der officieren blijft onzichtbaar, en hij, die afdeelingen manschappen commandeert, is evenals zij gebonden aan zijn compartiment. Hij kan hun zijn zelfverloochening en zijn moed niet toonen, wat wel het geval is met zijne kameraden bij de landmacht, wier voorbeeld een grooten invloed op den troep uitoefent.

HET VOORAFGAANDE ONDERRICHT IS DE HOOG NOODIGE FACTOR VAN DE PASSIEVE DAPPERHEID. DE ACTIEVE DAPPERHEID KAN DOOR DE OPVOEDING VOORTGEBRACHT WORDEN.

De geestdrift, het élan en de dapperheid der manschappen moeten gericht worden op het eenige doel, n.l. om hen koelbloedig te doen blijven, de stukken krachtdadig te bedienen, het aanvoeren van munitie, het gebruik der torpedo's, het verzekeren van den goeden gang der machines, het stipt overbrengen en uitvoeren van bevelen, zelfstandig te kunnen optreden wanneer de middelen tot overbrenging van bevelen vernield zijn en in het geval dat een of meer officieren, buiten gevecht gesteld is, een brand weten te blusschen, averijen weten te herstellen, in een woord, zaken, die geëischt worden van en verricht kunnen worden door een personeel, dat in vredestijd is geoefend en

voorbereid. Een officier der Russische marine heeft, met betrekking tot Santiago, geschreven:

„Bij de vroegere stukken, die langzaam vuurden, had men gelegenheid, gedurende den strijd te oefenen, de fouten te verbeteren en moreel weer op zijn verhaal te komen; bij de moderne kanonnen verandert een dwaling snel in een groote ramp; een geringe fout bij het begin van den strijd levert den tegenstander een groot voordeel en de kleinste misslag bij de voorbereiding tot den slag leidt snel tot verslagenheid."

Terwijl wij zoo uitvoerig het overwegende belang hebben aangetoond van de bekwaamheid van het personeel, hebben wij geenszins de bedoeling, de waarde van andere hoedanigheden, die zeker belangrijk zijn, te onderschatten; maar zij worden bij alle bemanningen gevonden en ontwikkelen zich onder den invloed van opleiding en opvoeding.

Het vertrouwen in de dapperheid en de vaderlandsliefde, en in het overwicht van het materiëel, kan leiden tot verslapping van het onderrichten van het personeel.

Alleen eene uitstekend georganiseerde opleiding en oefening zal het personeel vertrouwen schenken, en gemakkelijk doen omgaan met het zoo samengestelde materiëel; is dat resultaat verkregen, dan kan men rekenen op de koelbloedigheid der bemanning gedurende het gevecht, terwijl de koelbloedigheid de grondslag is van de passieve dapperheid, welke ter zee alleen te gebruiken is bij een ontmoeting met den tegenstander.

DE GESCHIEDENIS TOONT ONS AAN, DAT HET PROCENT DER VERLIEZEN VAN HET INGESCHEEPTE PERSONEEL GEDURENDE DEN ZEESTRIJD VERMINDERD IS, NIETTEGENSTAANDE HET VOLMAAKTER WORDEN DER VERNIELINGSWERKTUIGEN.

Men hecht somtijds een te groote waarde aan het materiëel, uitgaande van het feit, dat de vernielingswerktuigen een dusdanigen graad van volmaking verkregen hebben, dat geen enkele zedelijke hoedanigheid van het personeel nog iets zou vermogen tegen de bewapening der tegenwoordige oorlogsschepen. Dit is een dwaalbegrip, op geen enkelen ernstigen grondslag berustend.

In den slag van Salamis hebben 380 Grieksche schepen 200 Perzische schepen vernield, en bij die gelegenheid zijn 80000 menschen omgekomen.

Bij Lepanto hebben de verbondene Christenen 15 Turksche vaartuigen verbrand en er 145 vermeesterd; de Turken verloren ongeveer 30000 man.

In den slag van Aboukir hebben de Franschen 35 % en de Engelschen 12 % van hunne bemanningen verloren.

Bij Trafalgar bedroegen de verliezen der Franschen 32 % en wanneer men de 4 schepen niet meetelt die niet aan den strijd hebben deelgenomen, stijgen hun verliezen tot 41 %. De Engelschen verloren toen 11%, maar wanneer men de verliezen nagaat op de hoofdzakelijk in actie geweest zijnde schepen —

14 schepen verloren 1452 man en 13 andere slechts 248 — dan zijn de Engelsche verliezen 20 % geweest.

Bij Lissa hebben de Italianen 13.5 % van hun personeel verloren, maar, wanneer men de verliezen niet medereken, die een gevolg waren van het vergaan van 2 schepen, waarvan het eene geramd werd en het andere in de lucht vloog, zijn hun verliezen niet grooter geweest dan 1.3 %. De verliezen der Oostenrijkers bedroegen 3.3 % en die hunner pantserschepen zijn zeer gering geweest, ongeveer 0.12 %.

De verliezen der Japanners in den slag bij de Yalu beliepen 8 %, maar als men de verliezen van het admiraalschip niet medereken, dat alleen 32 % aan dooden had — een Chineesche bom van 304 mM. had een hoeveelheid granaten, die op de brug geplaatst waren, doen ontploffen —, bedroeg het totale verlies der Japanners 5.2 %. De verliezen der Chineezen zijn niet bepaald geworden, maar zullen op vele schepen die der Japanners niet overtroffen hebben, aangezien de Chineezen krachtig gestreden hebben tot aan het einde van het gevecht; de bescherming hunner schepen was beter dan die der Japanners — hun zware pantseringen werden geen enkele maal doorboord — en hun manschappen waren beter beschermd.

De verliezen der Spanjaarden bij Santiago waren zeer hoog, ongeveer 23 %, maar men heeft daarbij alle manschappen medegerekend, die omgekomen zijn door den brand aan boord der schepen en ook hen, die verdronken toen hun schepen de vlag strijkende, op de kust werden gezet, en volgens de verhalen van den strijd moet hun aantal aanzienlijk zijn geweest. De omstandigheden waaronder de Spanjaarden gevochten hebben zijn meer dan ongunstig geweest: volkomen afwezigheid van bescherming op plaatsen, waar groepen van manschappen soms in grooten getale aanwezig waren — uitgezonderd aan boord van den kruiser „Cristobal-Colon", die slechts weinig verliezen heeft geleden —; verder de verslagenheid van het personeel en het zedelijk overwicht van den tegenstander. De verliezen der Amerikanen zijn bijna nihil geweest; slechts de gepantserde kruiser „Brooklyn" heeft één doode en één gewonde gekregen, niettegenstaande dat schip werd getroffen door 20 granaten van zwaar en middelbaar kaliber en door een groot aantal lichte projectielen.

Wij zien aldus, dat het procent der verliezen aan personeel bij de zeeslagen tusschen meer moderne vloten niet alleen niet vermeerderd, maar verminderd is; hetzelfde verschijnsel kan worden waargenomen bij de oorlogen te land. De oorzaak daarvan wordt gevonden in het feit, dat met de verbetering der bewapening ook de bescherming der schepen evenredig is vooruitgegaan en dat de aard der gevechten veranderd is.

Het kaliber der stukken, die een twintigtal jaren geleden op de vloten gebruikt werden, is zeer vergroot, maar het vroegere ijzeren pantser is eveneens vervangen door een meer weerstandbiedend. De afstanden die de schepen scheiden, zullen bij een

tegenwoordigen zeestrijd veel grooter zijn en hetzelfde is het geval met de snelheden der strijdende schepen.

Gebruik makende van de voorbeelden die de geschiedenis ons geeft, moet men de bemanningen overtuigen, dat de toekomstige zeeoorlogen niet moorddadiger zullen zijn dan vroeger en dat integendeel de verliezen minder groot zullen zijn; men moet krachtig de fantastische voorstellingen bestrijden, die men vindt in de hedendaagsche literatuur, volgens welke de toekomstige oorlogen zoo verschrikkelijk zullen zijn, dat zij eindigen in een volkomen vernietiging van een der tegenstanders; de verspreiding van dergelijke ongerijmdheden kan de hoedanigheden van het personeel verminderen.

Bepaald hebbende, wat de vereischte hoedanigheden van het personeel zijn in oorlogstijd, willen wij aangeven hoe die hoedanigheden te ontwikkelen door opleiding en opvoeding.

WELKE ZIJN DE RESULTATEN VAN DE OPVOEDING EN DE OPLEIDING VAN HET PERSONEEL?

Het onderhoud en de goede staat van het materiëel, de kunst het te weten te gebruiken bij een ontmoeting, het vertrouwen in zijn uitwerking en de koelbloedigheid die daaruit voortspruit, zijn de resultaten van het militaire onderricht.

De resultaten van de opvoeding zijn de volgende: onversaagdheid, het zich onvoorwaardelijk onderwerpen aan de bevelen van zijn chef, tegenwoordigheid van geest, het persoonlijk initiatief wanneer de man aan zich zelf is overgelaten, het plichtsgevoel, doorgedreven tot de noodzakelijke zelfverloochening om zich voor anderen op te offeren, eindelijk de aanleg om zonder morren de ontberingen en de vermoeienissen van den oorlog te verduren, daarbij de lichamelijke geschiktheid bewarende.

Wanneer het onderricht en de opvoeding gelijktijdig worden gegeven, zullen zij samensmelten, hetzelfde doel voor oogen houdend n.l.: het verkrijgen van een goed personeel.

Het onderricht houdt zich bezig met zaken die onderwezen moeten worden, de opvoeding met de wijze waarop dat onderwijs moet plaats hebben.

HET ONDERRICHT VAN HET PERSONEEL.

Maurits van Saksen heeft gezegd: „Een man te velde verricht slechts die handelingen, waaraan hij gewoon is geweest in vredestijd". Deze waarheid moet ons leiden bij het zoeken der grondslagen, waarop het onderricht van het personeel moet berusten.

BETEEKENIS VAN DEN INVLOED DER THEORIE OP HET GEVECHT.

Kan men het onderwijs in de theorie der oorlogshandelingen missen, omdat slechts in oorlogstijd de practische toepassing daarvan vereischt is? Neen, want de belangrijkheid der theorie is voor de vorming van het personeel zeer groot. Hoe samengestelder de strijdmiddelen zijn, zooveel te moeilijker is hun

behandeling en zooveel te noodzakelijker is het, de eigenaardigheden, de détails dier middelen te kennen, om ze bij een ontmoeting te kunnen benutten. Anders stelt men zich bloot, die eigenschappen voor de eerste maal te zien in hachelijke oogenblikken, en dan misschien ten koste van menschenlevens, terwijl men ze in gewone tijden kalm, theoretisch kan onderwijzen. Is men vertrouwd met die eigenschappen, dan blijft alleen de volgende vraag op te lossen: welke dier eigenschappen kunnen in deze of gene omstandigheid gebruikt worden? Hij, die niet van die zaken op de hoogte is, bevindt zich in de volgende noodzakelijkheid: hij moet ze voor zijn eigen risico leeren en ze daarna tegen den vijand gebruiken. Slechts hij, die zijn kennis gedurende den strijd weet te gebruiken, is geschikt voor den oorlog; die kennis kan echter slechts door de theorie verkregen worden.

OP WELKE WIJZE MOET HET PERSONEEL WORDEN OPGELEID?

De theorie behoort verdeeld te worden; ieder onderwerp moet onderwezen worden met de grondbeginselen, waarop het berust, opdat daardoor de verschillende eigenschappen verklaard kunnen worden en men een en ander niet verwart.

De practijk eischt, dat wanneer men zich van een voorwerp of van een zaak bedient, men daarbij volkomen op de hoogte moet zijn van alle bijzonderheden om de hoedanigheden te laten uitkomen en wel in het bijzonder van die eigenschappen, waarvan men bij voorkomende gelegenheden gebruik kan maken en die dienstig zijn om gebreken op te heffen.

Is het onderricht verdeeld zooals hierboven is aangegeven, dan moeten zoowel onderwijzer als leerling begrijpen, dat de theorie voert tot de practijk, waarom het juist te doen is.

Men moet niet langer stilstaan bij de theorie dan strikt noodig is, om te vermijden, dat men de theorie zal gaan beschouwen als het doel in plaats van het middel, en ook een gedeelte van den noodigen en kostbaren tijd besteden voor practisch onderricht. Dit laatste gaat het geheele personeel aan, officieren en manschappen.

WANNEER KAN MEN HET PERSONEEL ALS VOLLEDIG VOORBEREID BESCHOUWEN VOOR DEN STRIJD?

OPVOEDING VAN HET PERSONEEL.

Een admiraal, die gedurende zijn langdurige loopbaan alle hoedanigheden en gebreken der verschillende typen van schepen heeft leeren kennen, tot in de kleinste onderdeelen, is toch nog niet in staat om een eskader in den slag aan te voeren, wanneer hij in gewone tijden niet de gelegenheid heeft gehad zijn commandement te beoefenen, of wanneer hij dat eskader gecommandeerd heeft, toen het anders was samengesteld dan in oorlogstijd.

Wij willen niet spreken over eskaders of divisiën, samen-

gesteld voor speciaal schiet- of torpedo-onderricht enz., maar wij zullen als voorbeeld nemen een divisie kruisers. Het is duidelijk, dat het den admiraal, die deze divisie commandeert, ontbreekt aan de mogelijkheid om practisch den bewakings- en verkenningsdienst te bestudeeren en de plaats te vinden, die zijn kruisers in de verschillende eskaderformaties moeten innemen.

Het kan gebeuren, dat die admiraal, de schepen in oorlogstijd bij zijn eskader gekregen hebbende, zé niet krachtdadig weet te gebruiken, en den bewakings- en verkenningsdienst niet kan verzekeren. Hetzelfde geldt voor den commandant van een schip. Het is niet voldoende, dat hij alle hoedanigheden en gebreken van zijn schip kent uit een oogpunt van manoeuvreervaardigheid, van zijn artillerie, zijn torpedo's en de bescherming. Het is volstrekt noodzakelijk, dat de commandant de bewegingen van zijn schip weet te schikken naar die der andere eenheden, dat hij de wijze van handelen der andere commandanten kent en vertrouwen in hen stelt, dat hij er van overtuigd is, zoo noodig ondersteund te zullen worden en dat hij er niet aan twijfelt, dat een ieder al het mogelijke zal doen om de aanwijzingen van den admiraal uit te voeren.

Een ervaren admiraal moet zijne commandanten zoodanig doordrongen hebben van zijne denkbeelden, dat het voor dezen gemakkelijk zal zijn om te handelen in verschillende gevechtsomstandigheden, wanneer het den admiraal onmogelijk is, zijn bevelen door middel van seinen te geven.

Die commandanten moeten de order van den admiraal begrijpen voordat zij gegeven is — in sommige gevallen met een half woord — naar de bewegingen alleen van het admiraalschip, opdat zij ten slotte aan zich zelf overgelaten, handelen kunnen zooals de admiraal zelf gehandeld zou hebben; dat alles is het ideaal van het geestelijk verband, dat tusschen den admiraal en de commandanten van de schepen van zijn eskader behoort te bestaan.

Het oefenen van den commandant in het navigeeren in eskader is van het hoogste belang; een commandant die die school niet doorloopen heeft, kan niet beschouwd worden zijn opleiding en zijn opvoeding voltooid te hebben.

De commandeur, die zijn stuk zeer goed kent, en die zijn artilleristischen cursus met goed gevolg doorloopen heeft, kan daardoor zijn opleiding en opvoeding nog niet als geëindigd beschouwen; hij moet zich vertrouwd maken met de bijzonderheden van het schip waarop hij ten strijde moet trekken en moet, op de hoogte zijnde van die bijzonderheden, de schoten kunnen afgeven onder de verschillende omstandigheden van zee en vaart van het schip, zich voortdurend vertrouwd makende met de chefs wier bevelen hij gedurende het gevecht heeft uit te voeren en met de manschappen die in dat geval met hem zullen zijn. De roerganger, hoe bekwaam hij in zijn kwaliteit ook zij, krijgt slechts waarde, wanneer hij de bijzondere eigenschappen van zijn schip kent en de wijze van handelen van zijn commandant.

Er moet zielsverband bestaan tusschen den commandant en zijn roerganger gedurende het manoeuvreeren met het schip; de roerganger moet de bevelen van zijn bevelhebber ook met een half woord begrijpen, en door den toon van zijn stem of door bijna onmerkbare bewegingen van zijn hand weten, wat die commandant wil; hij moet de ontvangen bevelen niet alleen stipt uitvoeren, maar hij moet ook begrijpen wat de bedoeling van den commandant is en dienovereenkomstig het schip sturen.

Onder die omstandigheden weet de commandant, tot hoever hij het op zijn roerganger kan laten aankomen en hoeveel vrijheid hij den roerganger kan laten in het sturen van het schip. Een vlugge en stoutmoedige manoeuvre kan slechts door die wijze van handelen verkregen worden.

Wat wij hier vermeld hebben is toepasselijk op een ieder aan boord van elk schip en men ziet hoever de opleiding en de opvoeding van het personeel moeten worden doorgevoerd om het op de hoogte te doen zijn van zijn taak en om beide als geëindigd te kunnen beschouwen.

Dit is het moreele grondbeginsel, dat tot een dusdanig punt opgevoerd, het gezegde van NAPOLEON doet herleven: „Het welslagen van een strijd moet voor drie vierde gedeelten worden toegekend aan de moreele hoedanigheden en slechts voor een vierde aan het materiëel".

II. OPVOEDING VAN HET PERSONEEL.

Wij gaan nu onderzoeken, wat de ontwikkeling der zedelijke militaire hoedanigheden bij de opvoeding van het personeel kan begunstigen of beletten; deze vraag betreft in het bijzonder de zeelieden, die als volwassen menschen in dienst komen en die geen systematische militaire opvoeding genoten hebben, zooals de officieren gedurende hun jongelingschap en in hun jeugd.

DE GRONDSLAG VAN DE ZEDELIJKE OPVOEDING VAN EEN MATROOS BERUST OP DEN AARD ZIJNER VERHOUDING TOT ZIJNE SUPERIEUREN.

De zedelijke opvoeding moet op overeenkomstige wijze geschieden als de lichamelijke, waarbij men, om een bepaald orgaan zich te doen ontwikkelen, het moet onderwerpen aan lenigmakende oefeningen, die de spieren sterken. Opdat een man neiging krijgt zich in een bepaalde richting goed te ontwikkelen, moet men het daarheen leiden, dat zijn geest zooveel mogelijk in die richting levendig gehouden wordt. Daarentegen moet men vermijden, geestelijke neigingen op te wekken die tegenstrijdig zijn met de militaire begrippen. Bestaat er iets verachtelijkers voor een soldaat dan vrees, die zijn kennis en zijn wil verlamt?

Bijgevolg moet de soldaat geleid worden op een wijze, dat het gevoel van vrees zoo min mogelijk in zijn ziel ontwaakt, want hij die de gewoonte heeft aangenomen vrees te koesteren voor hen die hem omringen zal den vijand des te meer vreezen.

Wij zien daaruit, dat de zedelijke opvoeding van den soldaat

gebaseerd is op den aard zijner verhouding tot zijn superieuren; hoe minder vrees deze hem inboezemen, hoe beter het is. Aldus: wanneer bijvoorbeeld een matroos, die zijn plicht doet, de zekerheid heeft, dat niemand hem kan straffen, dan kan het gevoel van een onbewuste vrees zich niet ontwikkelen, maar die zal zich wel ontwikkelen, waar die zekerheid niet bestaat. Hoe hem die zekerheid in te prenten? Zij kan worden ingeboezemd door den man in een zoodanigen toestand te plaatsen, dat hij van te voren weet wat hij moet doen en wat men niet met hem mag doen; door den regel die zegt, dat in vredestijd een willekeurige handelwijze van den superieur evenzeer als een fout wordt beschouwd als wanneer die door een ondergeschikte wordt bedreven, en eindelijk door te verkondigen, dat de wet staat boven een ieder, van welken rang of staat hij ook zij.

IN WELKE OMSTANDIGHEDEN WORDT HET PLICHTSGEVOEL ONTWIKKELD?

De onontbeerlijke voorwaarde om het plichtsgevoel te ontwikkelen is de zedelijke opvoeding der superieuren en der ondergeschikten; het plichtsgevoel kan slechts dáár ontwaken, waar de mensch er de practijk van ziet, want waar de wet hem plichten oplegt, beschermt zij hem eveneens tegen alle onrecht. Die beteekenis der wetten maakt, dat ieder er belang bij heeft, zich naar de eischen dier wetten te gedragen. De chef, die dezen toestand kent, heeft er alle belang bij zich strikt volgens de wetten te gedragen onder alle omstandigheden; want er buiten te gaan beteekent het ondermijnen van zijn eigen gezag. De practijk bewijst ons, dat daar waar de wetten niet onpartijdig werden toegepast, de chef steeds begonnen is met er zich niet aan te houden in gevallen die voor hem hinderlijk waren en dat de manschappen geëindigd zijn met hetzelfde te doen.

Om die reden wordt in alle militaire wetgevingen een zoo groot gewicht gehecht aan de verplichting, den chef opgelegd om het voorbeeld te geven bij de uitoefening van de wettelijke voorschriften, niet alleen in ernstige gevallen, maar ook in zaken van minder belang.

Men moet niet vergeten, dat het niet verplichtend is het voorbeeld van een gelijke te volgen, maar daar dat wel het geval is met het voorbeeld van den chef, bestaat die verplichting noodzakelijk ook, wanneer er een slecht voorbeeld wordt gegeven.

BETEEKENIS DER REGLEMENTEN.

De verschillende levensomstandigheden van een zeeman worden beheerscht door de maritieme wetten en door de reglementen van den inwendigen dienst. Die maritieme wetten bepalen de rechten en de verplichtingen van een ieder en wanneer zij flink en onverzettelijk worden toegepast in het militaire leven, zijn zij de hoofdfactoren voor de ontwikkeling der zedelijke onafhankelijkheid en voor het plichtsgevoel. De verspreiding der kennis van de reglementen, onder de ondergeschikten, moet

een der hoofdbezigheden van den chef zijn; de kennis der reglementen op den inwendigen dienst moet voorgaan bij die van het maritiem strafwetboek. Dat laatste kan slechts een op de honderd belang inboezemen en dat zijn individuen, die eigenlijk niet waardig zijn een uniform te dragen; het is rationeeler, dat de manschappen leeren wat zij moeten doen, dan zaken te leeren, waaraan een eerlijk man zelfs niet denken moet.

De betrekking bepalende tusschen de superieuren en de ondergeschikten, moeten de reglementen de ontwikkeling begunstigen van het instinctmatige gevoel, dat een verschil maakt tusschen de hoofdplichten en die van de tweede orde. Dat kan verkregen worden door strikt geëvenredigde toepassing der disciplinaire straffen.

De practijk bewijst ons, dat die grensbepaling een groote noodzakelijkheid is, niet alleen om met rechtvaardigheid te werk te gaan, maar ook voor het welzijn van den dienst: een matroos moet begrijpen, dat wanneer hij slordig gekleed is, of niet de eer bewijst aan hem die er recht op heeft, zulks niet hetzelfde is als slapen wanneer hij op schildwacht staat. Hij, die de twee eerste fouten begaat, is zeker een slecht opgevoed mensch, doch daarom geen misdadiger. Men moet die overtredingen niet over zijn kant laten gaan, maar de straf moet licht zijn, terwijl hij, die zich veroorlooft zijn post te verlaten, zonder mededoogen gestraft moet worden. De militaire wetgeving moet een streng onderscheid maken tusschen de bepaalde plichten en de militaire gewoonten en betamelijkheden.

ONDER WELKE VOORWAARDEN ONTWIKKELT ZICH DE MOREELE ONAFHANKELIJKHEID?

De moreele onafhankelijkheid ontwikkelt zich bijv. bij de ondergeschikten, wanneer de chef geen onwillekeurige vrees inboezemt en uit de overtuiging, dat de ondergeschikte nimmer een onwettige order zal ontvangen, ontstaat de achting voor den chef, hetgeen een natuurlijk gevolg van die zekerheid is. Men zou kunnen beweren, dat streng gereglementeerde verhoudingen in vredestijd den man minder lenig, minder geschikt maken om in oorlogstijd den wil van zijn chef te vervullen.

WAT DE UITVOERING DER BEVELEN BESLIST IN OORLOGSTIJD.

De opinie hieromtrent is niet gevestigd; hij die door de practijk gezien heeft, dat de bevelen van zijn chef altijd hun reden van bestaan hebben, zal nimmer in tijd van oorlog beweren, dat de bevelen van dienzelfden chef van karakter veranderd zijn. Het is van algemeene bekendheid, dat in oorlogstijd het meerendeel der manschappen de bevelen uitvoert, niet uit vrees voor straffen, maar uit de overtuiging, dat de gegeven order noodzakelijk is.

Deze omstandigheden versterken bijgevolg de zedelijke onafhankelijkheid en de gewoonte, de bevelen zonder verdere uitleggingen uit te voeren; het is dit stelsel, dat het gevoel van

eenheid doet geboren worden — op een schip, in een divisie of in een eskader — bekend onder den naam van „korpsgeest"; dank zij dat gevoel zullen allen elkaar wederkeerig steunen, superieuren en ondergeschikten.

ONTWIKKELING VAN DE TEGENWOORDIGHEID VAN GEEST.

Doet het hiervoor vermelde systeem de tegenwoordigheid van geest geboren worden? Onmiddellijk niet, maar het ontwikkelt de tegenwoordigheid van geest, omdat het den man bedaard en rustig maakt, bekwaam om te oordeelen en te handelen in oogenblikken van gevaar.

De Rus Souvarov, een groot kenner van de menschelijke ziel, wetende welk een verlammenden invloed iedere onvoorziene gebeurtenis op den mensch uitoefent, had een origineele wijze om de tegenwoordigheid van geest op te wekken, door onverwachts een vraag te doen, waarop hij een juist antwoord eischte. Zelfs als het antwoord niet juist was, beschouwde hij den man nog in staat tot handelen; het: „ik weet het niet", werd door hem veracht. Hij zeide: „hij, die zijn hoofd verliest bij een eenvoudige vraag, zal het zooveel te eerder kwijt raken bij een onverwachten aanval van den vijand."

Maar in welk geval kan een dergelijke methode de tegenwoordigheid van geest ontwikkelen? Iederen keer als de ondervraagde man zijn best doet, snel het juiste antwoord te geven, maar niet wanneer hij tracht, dat antwoord in de oogen van zijn chef te lezen.

DE BESTE GELEGENHEID, OM ALLE HOEDANIGHEDEN VAN HET PERSONEEL TE ONTWIKKELEN, IS HET VAREN IN ESKADER.

Het beste terrein, waarop de hoedanigheden van het personeel ontwikkeld worden, is de bewakingsdienst aan den wal en voornamelijk het varen, maar bovenal het varen in eskader met zijn verantwoordelijkheid voor de matrozen en de jonge officieren en met zijn nog grooter verantwoordelijkheid voor de commandanten der schepen en voor de admiraals die de eskaders commandeeren, vooral gedurende de manoeuvres.

In vredestijd bestaat de dienst van het personeel in het varen; alle andere bezigheden zijn slechts voorbereiding voor dezen dienst.

GROOTE WAARDE VAN WACHT EN BEWAKINGSDIENST.

Op schildwacht staande bewaakt de matroos somtijds voorwerpen van zeer groot belang en heeft het verschrikkelijk recht zich van zijn wapenen tegen zijn gelijken te mogen bedienen; dat recht plaatst hem in een allermoeielijksten toestand, want het ontijdige gebruik van zijn wapen veroorzaakt in vredestijd hetzelfde misdrijf als de niet gerechtvaardigde onthouding in de uitoefening van zijn ambt; de schildwacht, die aan zich zelf is overgelaten, kan geen raad vragen aan een superieur en beslist zelf wat hij doen moet.

Alleen de man, die het gevoel heeft van zijn verantwoordelijkheid en die op de hoogte van zijn taak is, kan zich eervol uit die tweeledige keuze redden; alleen dergelijke omstandigheden kunnen den man vormen, hem geschikt maken den toestand te leeren schatten en een snel besluit te nemen.

Op schildwacht staande versterkt de matroos zich in de stipte uitvoering van de ontvangen consignes en daarbij doet zich een abnormale toestand voor; hij moet de orders uitvoeren, die hij van zijn postcommandant of van den korporaal van aflossing heeft gekregen en heeft niet het recht orders te ontvangen, gegeven door zijn onmiddellijke superieuren, aan wie hij gewoonlijk steeds gehoorzamen moet.

Op wacht zijnde, vooral wanneer het schip varende is, hebben niet alleen de officieren, maar een reeks van manschappen — bijv. de roerganger, de stokers, de machinisten enz., — een zeer groote verantwoordelijkheid, wat de veiligheid van het schip en de bemanning aangaat. Een begrip van den grooten ernst dier verantwoordelijkheid en een voortdurende waakzaamheid zijn noodzakelijk; het is onder die omstandigheden, dat de manschappen leeren door hun eigen wil de luiheid te overwinnen.

Het varen, dat de werkzaamheid van alle moreele en lichamelijke hoedanigheden vereischt van het personeel, levert aldus de beste voorbereiding voor den strijd. Een schip of een eskader, dat in vredestijd in een werkelijk uitstekende orde is gehouden, zal ten zeerste op de hoogte van zijn taak blijken te zijn gedurende den strijd.

OPVOEDENDE KRACHT VAN DE WIJZE VAN ONDERRICHT.

De wijze van voorbereiding voor den actieven dienst oefent een grooten invloed uit op de ontwikkeling der moreele hoedanigheden van het personeel.

Deze ontwikkeling bevat een geheele serie onderdeelen, door welke de onderwijzer gemakkelijk kan worden medegesleept en zijn leerlingen eveneens medesleept, daarbij vergetende dat de rol dier onderdeelen begrensd is ten opzichte van het geheel, de voorbereiding tot het gevecht.

HET KARAKTER DER SCHIETOEFENINGEN.

Het veronachtzamen dier oefeningen openbaart zich somtijds in het schieten, dat een der belangrijkste gedeelten is van de opleiding der matrozen. Het komt voor, dat men het schieten niet beschouwt als een strijdmiddel, maar als een kunst, die haar bijzonder doel heeft.

Vandaar het streven, een bepaald aantal procenten treffers te verkrijgen. Die zonderlinge hebbelijkheid zou op zich zelf zoo gevaarlijk niet zijn, daar een zeker procent treffers ons een middel aan de hand doet, de juistheid van het schieten van een schip of een eskader te beoordeelen; maar het kwaad begint daar, waar men om een goed treffersprocent te verkrijgen, gaat

schieten onder omstandigheden, die afwijken van de in werkelijkheid bestaande bij een ontmoeting met den vijand.

De snelle verplaatsing der schepen bijv. vermindert de uitkomsten van het schieten; maar moet men de uitwerking van het vuur uitsluitend beoordeelen naar de treffers, zonder de granaten te tellen, die in de nabijheid van de schijf vallen?

Moet men om een goed trefferprocent te verkrijgen, op stilliggende schijven vuren, of op schijven, die zich slechts langzaam verplaatsen? Zeker niet, en men ziet overal, dat men vuurt, niet om te oefenen, het vuur krachtdadig te maken tegen den vijand, maar met het doel, de methoden te verifiëeren.

Het houden van schietoefeningen, die zoo dicht mogelijk komen bij gevallen, die zich in oorlogstijd kunnen voordoen, is niet alleen de plicht van het personeel, maar ook hun recht, want van de volmaaktheid dier oefeningen hangt in zekere mate de personeele veiligheid af in een gevecht.

De schietoefeningen van een afzonderlijk schip moeten niet gaan ten koste van de schietoefeningen in eskader, waarbij men in overeenstemming moet handelen, zonder elkaar te hinderen, en waarbij de bewegingen der schepen begrensd zijn; dit gaat hoofdzakelijk de pantserschepen aan, die aangewezen zijn om gezamenlijk te strijden; een afzonderlijk strijdend pantserschip is een uitzondering.

Men kan niet eischen, dat elk schip op zich zelf genomen eenzelfden graad van volmaaktheid bereikt.

De tegenstander zal den dag niet afwachten, waarop die volmaaktheid bereikt zal zijn, om den oorlog te verklaren; in den strijd vraagt men niet, welk schip of welke commandeur het beste trefferprocent heeft behaald bij het schijfschieten; het is het eskader, dat moet strijden en het resultaat van den strijd hangt af van de bekwaamheid in het schieten, gecombineerd met de bekwaamheid in het manoeuvreeren in eskader.

Wij hebben hierboven aangegeven, dat de fouten van de meesters overgaan op de leerlingen. Het is voorgekomen, dat om een groot aanlal treffers te bekomen, de leerlingen, in dit geval de matrozen, vóór de schijven aan den wal steenen opstapelden, en zij in plaats van op de schijven op de steenen richtten, waarvan de scherven de schijven doorboorden. Dit voorbeeld bewijst ons, dat alles wat overbodig is voor de voorbereiding tot het gevecht, gevaarlijk is, dat bijzaken, die niets gemeen hebben met het werkelijke gevecht, hoofdzaken worden.

HET ONTBREKEN VAN PRACTIJK IN HET GEBRUIKEN VAN DEN RAM EN ONVOLDOENDE OEFENING IN HET LANCEEREN VAN TORPEDO'S GEDURENDE DEN NACHT.

Sommige oefeningen hebben slechts zeer zelden plaats, omdat zij gevaarlijk en duur zijn.

Daardoor is het gebruik van den ram nimmer beoefend en toch eischt het gebruik van dat wapen meer kunde, dan het

schieten; de voornaamste rol der torpedobooten bestaat uit den nachtelijken aanval en het lanceeren heeft meestal plaats bij dag en op schijven, in plaats van het te beoefenen op vaartuigen.

GEWICHT VAN HET BEOEFENEN VAN MANOEUVRES.

Dikwijls hooren wij zeggen: waartoe dient het te streven naar een te groote regelmatigheid in eskadermanoeuvres; deze kan in het gevecht niet verkregen worden en is bovendien daarbij niet noodig. Zij die dat beweren, hebben misschien gelijk, maar zij vergeten, dat regelmaat niet het eenige is wat men zoekt in de gezamenlijke manoeuvres.

Bij de eskaderbewegingen ontwikkelt men het innige verband tusschen de eenheden, de bekwaamheid zich met spoed te schikken naar denzelfden wil, om op een gegeven oogenblik te handelen als een enkele eenheid, in een woord, allerlei zaken, die noodzakelijk zijn bij een ontmoeting met den vijand.

HOE BIJ HET ONDERRICHT TE WAKEN TEGEN HET TE VER DOORDRINGEN IN ONDERDEELEN.

Het middel om te waken tegen het te ver afdalen in onderdeelen bestaat volgens generaal Dragomirof in de nakoming van het grondbeginsel, dat iedere menschelijke handeling bestuurt, volgens hetwelk de mensch, die iets wil leeren, begint met het in onderdeelen te verdeelen, die hij afzonderlijk leert, om vervolgens zijn kennis te groepeeren, zonder lang bij de onderdeelen stil te staan. Hij, die leert lezen, schrijven, ploegen, timmeren enz., volgt dien weg; diezelfde handelwijze moet gevolgd worden bij de opvoeding van het personeel.

TE VER DOORGEDREVEN RICHTING OM VAN DE MATROZEN GELETTERDE MENSCHEN TE WILLEN VORMEN.

Daar de studie der onderdeelen van het samengestelde materiëel gemakkelijk wordt gemaakt door te kunnen lezen en schrijven, laten sommige chefs zich verleiden, laatstgenoemd onderwijs te ver uit te strekken.

Generaal Dragomirof waarschuwt voor die strekking. Hij zeide: „Het is zeker, dat het kunnen lezen en schrijven door alle mogelijke middelen moet worden verbreid onder het personeel, maar die kennis moet niet beloond worden met militaire gunstbewijzen. Men moet niet vergeten, dat de man, om onderofficier te zijn, een groep van andere manschappen moet weten te leiden, en zijn plichten moet kennen; een ongeletterde, die genoemde hoedanigheden bezit, moet uit een oogpunt van dienst boven een geletterde geplaatst worden en zelfs boven een geleerde, die die hoedanigheden niet bezit. Die regel moet vooral in acht genomen worden in de landen, waar de ongeletterden talrijk zijn, d. w. z. waar de beide hoedanigheden — de bekwaamheid om te commandeeren en het kunnen lezen en schrijven — niet altijd bij denzelfden persoon voorkomen.

Het leger en de vloot zijn geen leerscholen, belast met het

onderwijs in lezen en schrijven, die kennis kan niet voeren tot het zich onderscheiden in het leger. Hij die dat anders inziet, verandert, zonder het te weten, het leger in een lagere school en verandert daardoor zijn werkelijk doel.

Uit beginsel moet men slechts hen in rang bovorderen, die een beperkt aantal manschappen gecommandeerd hebbende, zich bekwaam getoond hebben een grooter aantal ondergeschikten te leiden; de bevordering moet geen belooning zijn voor mannen, die vóór hun indiensttreding de een of andere opleiding ontvangen hebben.

HOE MOET MEN HET PERSONEEL ER AAN GEWENNEN VERMOEIENISSEN TE VERDUREN?

Het is van groot belang, de krachten der manschappen en hun volharding te ontwikkelen.

De eerste eigenschap kan verkregen worden door goede voeding en door goede hygiène, door een verstandige tijdverdeeling, waarbij lichaamsarbeid en gymnastiek afgewisseld worden door rust en slaap.

Het lang uithouden wordt ontwikkeld door den wachtdienst; die hoedanigheid is vooral van groot belang voor machinisten en stokers.

HET IS VOLSTREKT NOODZAKELIJK, DAT IEDERE ZEEMAN KAN ZWEMMEN.

Het is van groot belang, dat niemand der bemanning het water vreest; om dat resultaat te verkrijgen, dient zwemles voor iedereen verplichtend te zijn. Wij moeten met bitterheid opmerken, dat dit onderricht zeer veronachtzaamd wordt, niet alleen ten opzichte van de matrozen, maar ook van de aanstaande officieren op de marine-academiën.

OVER DE EXERCITIE EN HET VERBLIJF AAN DEN WAL.

De kloekmoedigheid, de flinkheid en het goede humeur van het personeel worden onderhouden door behoorlijke ontspanningen gedurende het varen, afgewisseld door een voldoend verblijf aan den wal.

INVLOED VAN DEN COMMANDANT OP DEN GEEST VAN HET PERSONEEL.

De aard der verhouding, die er bestaat tusschen den chef en zijn ondergeschikten, speelt een overwegende rol in den invloed van den commandant op den algemeenen geest.

De beroemde geschiedschrijver Jurien de la Gravière beschrijft ons Nelson, als verafgood door zijn matrozen en op dezelfde wijze bemind door zijn officieren. Hij was een der Engelsche admiraals, die het meest door zijn kapiteins ondersteund werd, niet ten gevolge van een gelukkigen samenloop van omstandigheden, maar door zijn eigen verdienste. Van daar zijn bewonderenswaardige volharding en zijn ijver; men zag op zijn eskaders, die zoo lang in zee bleven, slechts tevreden en

vroolijke gezichten, onbekend op de eskaders, die door JERVIS gecommandeerd werden.

NELSON schreef, met grootheid van ziel, iedere overwinning toe aan de verdiensten van zijn personeel. Hij vond, dat de toewijding wederkeerig moest zijn, en beijverde zich, onder alle omstandigheden de belangen van zijn personeel te behartigen met een gelijke toewijding als hem bewezen was, en die hem de overwinning bezorgd had. Hij was zeer eenvoudig in den omgang met zijne ondergeschikten, en vreesde niet zijn prestige te schaden, door zich te midden zijner medewerkers te vertoonen, steeds gereed om gaarne hun overwicht te erkennen in sommige onderdeelen der maritieme wetenschap; aldus recht doende aan beroepskundigheden, wist hij dikwijls raadgevingen te vragen, welke hem bij zijn ondernemingen raad schaften.

Ten slotte streefde hij er niet naar, het eenige voorwerp van aanbidding in zijn eskader te zijn: hij wilde, dat vriendschap en vertrouwen heerschten onder de lieden, die geroepen waren onder dezelfde vlag te strijden; als groot menschenkenner wist hij zijn vriendschapsbetrekkingen naar waarde te schatten. Zelfs in hachelijke oogenblikken, onder ernstige bezigheden vond hij den noodigen tijd om zich bezig te houden met geringe bijzonderheden in het leven van zijn ondergeschikten.

In plaats van zich afgezonderd te houden, omkleed met zijn roem, maakte NELSON integendeel zooveel hij kon persoonlijk kennis met het leven zijner mindere schepelingen; aldus het middelpunt van dat leven wordende, richtte hij al zijn vernuft op dit eene doel: vernietiging der Fransche vloot.

Terwijl hij een einde maakte aan de twisten der partijen, poogde hij zoo onpartijdig mogelijk te zijn in zijn rol als verzoener, en zijn flinke hand wist alle tweespalt in de kiem te smoren.

Hij berispte nimmer een officier, die bij een onderneming schipbreuk had geleden; volgens zijn meening was een vlijtig kapitein steeds buiten geding; wanneer die zijn schip verloor, verdiende hij dat men hem een ander toevertrouwde.

Toen een zijner schepen gedurende den strijd gestrand was en NELSON vernam, dat de Admiraliteit weigerde aan den commandant van dat gestrande schip een belooning te geven, kantte hij zich krachtig tegen dat besluit, en schreef aan de Admiraliteit:

„Ik behoor niet tot de lieden die bang voor den wal zijn. Zij die vreezen de kust te naderen, volbrengen slechts zelden belangrijke daden. Men zal zich gemakkelijk troosten over het verlies van een schip, maar het verlies van de diensten van een dapper officier zal volgens mijn meening een nationaal verlies zijn.

„Vergun mij U te zeggen milords, dat wanneer Gij mij iederen keer had laten berechten, dat ik mijn schip of mijn eskader in een gevaarlijke positie bracht, ik reeds lang uit den dienst verwijderd zou zijn".

DE VOORUITGANG VAN DE SCHEEPSHYGIENE IN DE XIXe EEUW

DOOR

DR. I. A. PORTENGEN, ARTS,

Officier van Gezondheid der eerste klasse Hr. Ms. Zeemacht.

In het „Archiv für Schiffs- und Tropen-hygiène" is door Dr. BELLI, van de Italiaansche Marine, onder bovenstaanden titel een bijdrage gepubliceerd, die, hoewel niet in allen deele toepasselijk op het Nederlandsche Zeewezen, toch als „stem uit den vreemde" belangrijk genoeg is, om ook elders te worden aangehoord. De Redactie van genoemd tijdschrift gaf hiertoe bereidwillig hare toestemming.

***

Evenals de wandelaar zich van tijd tot tijd omkeert, om een afgelegden weg te schatten en weer nieuwen moed te scheppen — zoo is het ook wenschelijk dat de wetenschappelijke onderzoeker soms verpoost, om de gemaakte vorderingen gade te slaan en daaruit kracht te putten, om op den ingeslagen weg verder te arbeiden.

Geen tijdstip is daartoe geschikter dan het tegenwoordige, waarin toch bij alle takken van wetenschap een bijzondere overvloed aan ontdekkingen valt waar te nemen; thans, nu de negentiende eeuw tot het verledene behoort, is ook het oogenblik gekomen om de balans op te maken van hetgeen daarin in theoretische zoowel als in practische richting op het gebied der scheepshygiène is gewonnen.

Bij den aanvang dier eeuw kon men voor de beoefening dezer wetenschap reeds beschikken over werken van LIND, ROUPPE, DUHAMEL DE MONCEAU, POISSONNIER-DEPERRIÈRES, van schrijvers dus wier namen met eere genoemd mogen worden; evenals de algemeene hygiène was echter ook deze tak hoofdzakelijk empirisch.

Eerst in het verloop der eeuw maakte de scheepshygiène meerdere vorderingen en werden op haar gebied vele belangrijke werken gepubliceerd — en terwijl de Engelsche Marine bij de toepassing van alle nieuwe hygiënische problemen vooraan schreed, komt aan de geneeskundigen der Fransche Marine de eer toe van de ontwikkeling der wetenschap zelf, waarover op dit gebied daar te lande de standaardwerken van FORGET (1832), FONSSAGRIVES (1853 en 1877), ROCHARD ET BODET (1896) het licht zagen.

De ontwikkeling ging dan ook zóó buitengewoon vlug, dat ieder werk bij het verschijnen van een volgend reeds verouderd was, zoodat de meeste thans nog alleen een historische waarde

hebben, en als mijlpalen van den ontwikkelingsgang der scheepshygiène in de afgeloopen eeuw kunnen worden aangemerkt.

Bij de Marine der Italiaansche Staten deed zich, tot aan de vorming der nationale eenheid, wegens de politieke bemoeiingen in die treurige tijdsomstandigheden, toen de gemoederen van het wetenschappelijk onderzoek vervreemd werden, geen vruchtbaar studie-initiatief voor.

In de wetenschap en in den zeedienst trok men partij van hetgeen bij vreemde zeemogendheden werd bepaald, zoodat de Engelsche Marine de voorbeelden leverde voor de Napolitaansche, en de Fransche die voor de Sardinische Marine.

Wèl was de wetenschappelijke geest voldoende ontwaakt — maar zelfs tot in de laatste jaren hielden de scheepshygiènisten te veel vast aan de toepassing der theorieën van de algemeene hygiène op nautisch gebied — zoodat de scheepshygiène, als aanverwante wetenschap, te veel in het spoor der algemeene hygiène moest blijven loopen.

Gedurende de laatste decenniën evenwel is ook hier het experiment meer op den voorgrond getreden, en tracht de dochterwetenschap zich los te maken van de alma mater, om evenzoo een eereplaats onder de zelfstandige wetenschappen te veroveren.

Juist dit streven naar wetenschappelijke zelfstandigheid karakteriseert het standpunt der scheepshygiène bij het intreden van de nieuwe eeuw.

* * *

Intusschen — de gezondheidsleer is geen abstracte wetenschap, die haar raison d'être te danken heeft aan het nut van hare toepassingen.

Het is dus niet voldoende haar wetenschappelijken vooruitgang aan te toonen, maar het is evenzeer noodzakelijk de toepassingen in hare werkelijke waarde na te gaan, welke over het algemeen zeer langzaam in practijk zijn gekomen.

Aangezien gewoonlijk de hygiënische toepassingen aan boord van oorlogsbodems een trouwe navolging hebben gevonden op koopvaardijschepen, zoo zal in de volgende bladzijden, om herhalingen te voorkomen, hoofdzakelijk worden gesproken over de hygiënische hervormingen aan boord van eerstgenoemden, aangezien in den loop der eeuw de historische aanteekeningen aangaande schepen van oorlog met meer nauwkeurigheid zijn opgeteekend en bewaard gebleven.

Het juiste en meest aangewezen middel om den vooruitgang der scheepshygiène in de 19e eeuw aanschouwelijk voor te stellen, zouden de statistische gegevens vormen omtrent den gezondheidstoestand der verschillende zeemogendheden.

Jammer genoeg zijn de geregelde uitgaven van deze statistisch-sanitaire gegevens te laat uitgekomen, om daaraan thans positieve gegevens voor een juiste beoordeeling van den gezondheidstoestand aan boord der oorlogsschepen in de eerste

jaren dezer eeuw te ontleenen, en is men hierin beperkt tot particuliere aanteekeningen of mededeelingen in scheepsjournalen.

Zoo bericht b.v. de admiraal JURIEN DE LA GRAVIÈRE, die de „souvenirs d'un amiral" (LATOUCHE) heeft uitgegeven, dat de schepen van zijn eskader in het Station du Nord eens in den volgenden toestand binnenvielen:

De „Cornette" had op een equipage van 400 koppen, 37 man aan dooden over boord gezet en 112 aan het Hospitaal afgegeven;

de „Nécessaire" met eene bemanning van 80 koppen, had 13 dooden en 21 naar het Hospitaal geëvacueerd;

de „Theobald" had 136 dooden en 129 naar het Hospitaal gezonden, zoodat bij binnenkomst nog slechts over 35 man voor den dienst beschikt kon worden; op de overige schepen van het eskader was de toestand naar verhouding.

Iets dergelijks was geen zeldzaamheid — want in vele reisjournalen van dien tijd komen zulke berichten voor.

De groote mortaliteit was een gevolg van verschillende ziekten, welke zich aan boord zeer snel uitbreidden, zoodanig dat daaruit zelfs een afzonderlijk hoofdstuk der Pathologie is ontstaan: „de ziekten van den zeeman".

Van deze was scorbuut destijds het meest bekend, zij tastte soms de bemanningen van geheele vloten aan; daarna typhus, waarvan de epidemieën zoo gewoon waren, dat men deze infectieziekte met den naam „scheepskoorts" betitelde; ook dysenterie trad dikwerf epidemisch op.

De algemeene gezondheidstoestand van de bemanningen die deelgenomen hebben aan de pooltochten onder PARRY en onder ROSS, en aan reizen naar de tropen, was zeer slecht. Lord ANSON verloor op zijn reis om de wereld in 1744, $^4/_5$ van zijn equipage.

Toen tusschen de jaren 1850 en 1860 de eerste statistieken omtrent den gezondheidstoestand werden gepubliceerd, waren de morbiditeits- en mortaliteits-cijfers in vergelijking met vroeger tijden, reeds belangrijk gedaald.

Zware epidemieën begonnen al tot de zeldzaamheden te behooren of kwamen slechts onder bijzondere omstandigheden voor, zooals bij de Anglo-Fransche scheepsmacht in de Krim, of bij het Spaansche eskader dat Callao heeft gebombardeerd.

Gestadig aan was er verbetering in den toestand te bespeuren, vooral van het sterftecijfer, dat van 18 ‰ tot 6 ‰ is gedaald en de tegenwoordige generatie van marine-artsen heeft slechts zelden een epidemie van den omvang uit den ouden tijd bijgewoond.

Deze verbetering breidde zich niet alleen uit over het zeewezen in Europa en Amerika, maar evenzoo over de bemanningen die aan poolreizen en zeetochten naar tropische gewesten deelnamen.

NORDENSKJÖLD verloor op zijn reis met de „Vega" geen enkelen man; de pool-expeditie onder bevel van den Hertog

der Abruzzen had evenwel het verlies van drie natuuronderzoekers te betreuren.

Van langere reizen, ook in de tropen, keeren tegenwoordig alle schepen zonder verliezen terug; zoo heeft b.v. de Italiaansche kruiser „Colombo" gedurende zijn 27 maanden reis rondom de wereld geen enkel sterfgeval te betreuren gehad.

De vooruitgang der scheepshygiëne is dus ontwijfelbaar, de voordeelen daarvan treden tegenwoordig duidelijk aan den dag; thans rijst met recht de vraag: welke factoren hebben zulk een weldadigen invloed op de gezondheid der scheepsbemanning uitgeoefend?

* * *

In het begin der 19e eeuw waren de thans in onbruik geraakte linieschepen en fregatten nagenoeg van hetzelfde type; zij verschilden in hoofdzaak alleen in het aantal hunner geschutpoorten.

De imposante grootte, de fraaiheid der vormen, het majestueuze van het zeiltuig waren echter niet in overeenstemming met de zindelijkheid en de doelmatigheid der inwendige verdeeling.

De schepelingen waren zoodanig opeengehoopt, dat op een linieschip met 1000—1200 koppen (de bevolking van een heel dorp dus), ieder man nauwelijks over twee cub. meter lucht kon beschikken, dus, om een gebruikelijke uitdrukking der hygiënisten te bezigen, minder dan men hem nà het leven pleegt toe te staan!

Dit was een belangrijke factor voor verstoring van het hygiënisch evenwicht, want, zooals Rousseau terecht opmerkt, „l'haleine de l'homme est mortelle à ses semblables".

Kunstmatige aan- of afvoer van lucht waren totaal onbekend.

Zonlicht drong nooit lager door dan het kuildek en vermits de geschutpoorten gedurende de reis meestal gesloten moesten blijven, was het tusschendek bijna altijd in donker gehuld, door zwak lamplicht, dat de lucht nog bedierf, hier en daar gebrekkig onderbroken.

Bovendien stond de kombuis in het tusschendek en hielden de voor consumtie medegenomen varkens, kippen enz. daar verblijf, terwijl een ander gedeelte der ruimte in beslag werd genomen door de zieken in hun kooien, meestal alleen door presennings van het verblijf der equipage gescheiden.

Dr. Mangé van het linieschip „Expériment" verhaalt dienaangaande het volgende: „Nos malades rangés dans l'entrepont, d'où l'on avait fait déloger l'équipage, n'avaient qu'une mauvaise natte de jonc qui leur tenait lieu de matelas. Qu'on se les figure entassés au nombre de deux cents au moins, sous les chaleurs brûlantes de la ligne équinoxiale, dans un espace dix fois moindre que celui de l'hôpital le plus encombré. Dans les visites . . . . . il me fallait chercher à les reconnaître dans l'obscurité la plus profonde à l'aide d'une lampe sépulcrale qui défigurait plutôt les traits des malades qu'elle n'en montrait les véritables caractères".

Het hout van de spanten gaf aanleiding tot rottingsprocessen, waarvan de producten zich bij andere uitwerpselen enz. voegden.

De uitdampingen hiervan bedierven de lucht; er ontstond een atmosfeer van dien aard, dat FONSSAGRIVES in het midden dezer eeuw aphoristisch uitriep: „telle cale, tel navire".

Op goed geluk werden de schepelingen aangemonsterd; in Engeland zelfs dikwijls met geweld van de straat of uit de gevangenissen aan boord gebracht; hun voorraad onderkleederen was dan ook meestal zoo gering, dat zij die niet wasschen konden.

POISSONNIER-DESPERIÈRES vertelt dienaangaande: „Les hommes laissent pourrir les chemises sur leur corps et lorsqu'ils sont obligés de les quitter, ils n'ont point d'autre ressource que de les laver dans l'eau de mer à la traîne du vaisseau".

Dag en nacht bleven de hangmatten hangen; deze werden niet gewasschen of gelucht: dikwerf bezaten twee schepelingen slechts één kooi, ja zelfs de adelborsten op het fregat „Aquila" hadden op voorstel van den commandant, GALLI DELLA MANTICA, om ruimte aan boord te winnen, met hun beiden slechts één kooi.

De lijfzindelijkheid was aan het initiatief der schepelingen zelf overgelaten, en de officieren hielden het beneden hun waardigheid om daarnaar om te zien.

In het jaar 1796 had bij de Engelsche Marine de eerste zeepverstrekking plaats, maar dit geschiedde bij andere zeemogendheden veel later en dit was destijds ook niet van zooveel belang, omdat zeep in zeewater, hetwelk alleen als waschwater kon gegeven worden, niet goed oplost.

De voeding aan boord was, zoowel wat de qualiteit als wat de quantiteit betreft, onvoldoende.

Een goede wijze om levensmiddelen te conserveeren was nog niet bekend, zoodat men zich op lange reizen met bedorven victualie moest behelpen, b.v. door den worm verteerde scheepsbeschuit, die in stof veranderde als men er aankwam, ranzig of bedorven spek of vleesch, etc.

Drinkwater werd in houten vaten bewaard; spoedig ontwikkelden zich daarin belangrijke hoeveelheden zwavelwaterstofgas. Aangezien de vaten veel plaats innamen, werden er zoo weinig mogelijk medegenomen.

De dienst aan boord was niet geregeld, exercities en manoeuvres hadden niet plaats, op langere reizen waren deze zelfs onmogelijk.

De discipline werd met buitengewone strengheid gehandhaafd — overtreding op gevoelige wijzen gestraft.

Alle hygiënische misstanden aan boord werden daarenboven nog vergroot door den langen duur der reizen, waardoor de schadelijke invloed op de gezondheid der opvarenden gedurende langeren tijd kon inwerken, een omstandigheid, waardoor de moordende epidemieën van scheepsziekten, vooral aan boord van

schepen op de groote vaart, schrikbarend veel offers hebben geëischt.

* * *

Aldus waren van een hygiënisch standpunt de toestanden aan boord, zonder overdrijving, en men behoeft deze slechts thans met die van een modern schip te vergelijken, om dadelijk overtuigd te worden van den belangrijken vooruitgang in de laatste honderd jaren.

Zooals hierboven reeds gezegd is, deze verandering is niet plotseling opgetreden; de hygiënische hervormingen schikten zich ten deele naar de veranderingen van den scheepsbouw, waarvan de hygiëne indirect partij wist te trekken.

De heroïsche veranderingen op het gebied van den scheepsbouw, die van een hygiënisch standpunt op den voorgrond treden, zijn: de invoering van den stoom, het vervangen van hout door ijzer, en het indeelen van het hol van het schip in compartimenten en in verblijven.

Even krachtig als de invoering van den stoom als voortdrijvend middel (omstreeks het jaar 1822) van invloed is geweest op de scheepvaart, even groot zijn die gevolgen geweest voor den gezondheidstoestand aan boord.

In de eerste plaats werd de duur der reizen bekort, waardoor de hygiënische factoren belangrijk werden gewijzigd, zoo kan men zich b.v. meerdere malen van versch voedsel voorzien.

Hiertegenover staat dat door de plaatsing der machinerieën die den stoom voortbrengen en door de kolenbergplaatsen een belangrijke ruimtebeperking werd veroorzaakt, en nieuwe, minder gezonde, beroepen in het leven werden geroepen, met verhooging van de temperatuur en den hygroscopischen toestand van de atmosfeer in het schip, waarbij tevens de invloed van de trillende beweging van het geheele schip niet mag worden vergeten.

In de eerste tijden van de invoering van den stoom schroomden de marine-geneeskundigen dan ook niet om de nieuwe uitvinding als ongezond te veroordeelen.

Met de toename der afmetingen van de schepen verminderden ook gaandeweg de bezwaren, en de hygiënische verbeteringen aan boord van stoomschepen hebben de vroegere tegenstanders (Fonssagrives) volledig bekeerd.

Een in het oog springend voorbeeld van den vooruitgang door de verandering van zeil- in stoomvloot uit een gezondheidsoogpunt, biedt de Anglo-Fransche Expeditie tegen China in 1859.

Twaalf duizend man Fransche troepen werden overgevoerd op dertien stoomschepen en vijf zeilschepen: de stoomers volbrachten den overtocht in betrekkelijk korten tijd en deden bovendien verschillende havens aan — de zeilschepen daarentegen hadden zes maanden noodig voor de reis en deden slechts één haven aan: de troepen aan boord der laatsten vertoonden een sterftecijfer, dat dubbel zoo hoog was als dat aan boord der stoomers.

Behalve de voortstuwing heeft de stoom vele andere toepassingen gevonden, zooals de stoomankermachine, het stoomstuurtoestel, het ophijschen van zware lasten enz., werkzaamheden die vroeger alle met de hand moesten worden uitgevoerd; tevens werd de stoom bij het pompen aangewend, zoodat het reinigen van het vlak van het schip gemakkelijker is geworden.

Langzamerhand begint de stoom zelf thans op zijn beurt voor de electriciteit te wijken, een kracht die bij uitstek hygiënisch kan worden genoemd, en niet in gebreke zal blijven in dit opzicht groote diensten te bewijzen.

Ongeveer in het jaar 1840 had in den scheepsbouw een andere groote revolutie plaats; hout werd door ijzer vervangen — een wijziging, die bij toepassing van den stoom van het grootste belang was.

Door gebruik van het ijzer toch werden van zelf de rottingsproducten van het hout geëlimineerd, terwijl de waterdichte afsluiting van den kuil en het gebruik van ballast overbodig werden.

Bovendien kon de tonneninhoud der schepen belangrijk worden vergroot, de geschutpoorten konden van grooter afmetingen vallen dan op oude houten schepen en de bemanningssterkte der oude linieschepen (1000—1200 koppen) kon tot zes of zevenhonderd worden gereduceerd.

Uit een sanitair oogpunt heeft het ijzer overigens verschillende nadeelen, zooals de sterke warmtegeleiding, waardoor ijzeren schepen in den zomer „heet" en in den winter „koud" genoemd worden; vervolgens de eigenschap om waterdamp uit de atmosfeer te condenseeren, en dan die om alle geluiden gemakkelijker voort te planten dan hout.

De practijk heeft echter door kunstmatige ventilatie, door verwarming enz., deze nadeelen weten te verminderen en de voordeelen, verbonden aan het gebruik van dit materiaal, zoo hoog mogelijk opgevoerd.

Bovendien werd het ijzer gebruikt tot het vervaardigen van ankerkettingen, die de vroegere ankertouwen hebben vervangen, welke hervorming men aan een Engelschen commandant pleegt toe te schrijven; zij schijnt echter inderdaad eeuwenoud te zijn, want in JULIUS CAESAR's tijd blijken zij reeds niet onbekend te zijn geweest; hij toch schreef in zijn „de Bello Gallico": „pro funibus, ferries catenis rivinctae". [1])

Met de invoering van den stoom en het ijzer werd de scheepsbouwkunst tot haar grootste hoogte gebracht, aangezien de schepen aan zeer hooge militaire eischen moesten voldoen; sommige proefnemingen met nieuwe scheepstypen (het zoogenaamde paradoxale type) leverden uit een hygiënisch oogpunt zulke slechte resultaten op, dat zij geheel moesten worden opgegeven.

---

1) CAESAR in zijn Bericht over den Gallischen oorlog: »instede van touwen werden zij met ijzeren kettingen vastgelegd".

Thans worden ook de schepen in afgescheiden segmenten (waterdichte compartimenten) verdeeld, die de vrije circulatie der lucht verhinderen en het schoonhouden van het vlak van het schip bemoeilijken.

Men heeft hieraan trachten tegemoet te komen door het aanbrengen van zoogenaamde kloaken ter afvoering van het verontreinigde water uit de kielruimen.

De voornaamste verbeteringen uit een hygiënisch oogpunt is zonder twijfel het zorgdragen voor den aanvoer van versche lucht.

Tegenwoordig komt het ons onbegrijpelijk voor, dat men in vroeger tijden zich op de oplossing van het probleem der zuivering van de lucht heeft toegelegd, in plaats van te denken aan toevoer van versche lucht; toch is het langen tijd de heerschende opinie geweest om met azijn, jeneverbessen, kruit, enz. den stank uit het benedenschip te verdrijven.

Maar sedert het begin der 19^e eeuw heeft men getracht het meer rationeele principe van ruimeren toevoer van versche lucht van buitenaf te bewerkstelligen, en de proefnemingen om de lucht te zuiveren raakten in het vergeetboek.

Men begon de scheepsluiken en geschutpoorten grooter te maken en te vermeerderen, en kunstmatige ventilatie aan te brengen.

De geneeskundigen wedijverden met de ingenieurs in het uitdenken van eenvoudige en doelmatige ventilatie-apparaten en langzamerhand kwamen de ventilatoren van BRINDEJONC, SCHIELE en WILLIAMS, EDMUND, MACDONAL, THIERS en RODDY, etc. in gebruik; maar deze machines konden uit gebrek aan een bewegende kracht, die de voortdurende werking verzekert, geen duurzaam nuttige diensten presteeren.

Het probleem der ventilatie mocht eerst op bevredigende wijze worden opgelost, nadat de door electriciteit of stoom beweegbare ventilatoren waren ingevoerd, die een aan alle eischen van de ademhaling beantwoordende hoeveelheid versche lucht verschaffen.

Tegelijkertijd ging hiermede gepaard de verbetering van het natuurlijke en het kunstmatige licht aan boord.

De natuurlijke verlichting werd in het tusschendek door hublots verkregen (het eerst op het Fransche schip „Jean Bart" gebruikt), en bovendien door het aanbrengen van de noodige scheepsluiken en geschutpoorten.

Wat de kunstmatige verlichting betreft, zoo werden op het einde van de 18^e eeuw de eerste olielampen aan boord verstrekt, hiervan is het model langzamerhand gewijzigd, tot men de Pascalsche lamp verkreeg, welke men tegenwoordig nog wel eens in gebruik ziet. De weinige geschiktheid van olieverlichting op een slingerend schip deed deze door stearine-kaarsen verdrijven, welke op hunne beurt weer voor electrisch gloeilicht moesten plaats maken, hetwelk van alle kunstverlichtingen wel

als het meest hygiënisch kan worden aangemerkt, en op alle moderne schepen thans op vrijgevige wijze verstrekt wordt.

Geleidelijk is ook een doelmatiger indeeling in de scheepsruimten gekomen: de kombuis werd uit het tusschendek naar de bovendekken verplaatst, de ziekenboeg werd in den kuil ingericht, de galerijen werden doelmatiger geplaatst, de veehokken mochten niet meer benedendeks voorkomen, zooveel mogelijk werden hutten voor onderofficieren beschikbaar gesteld, enz.

Op Engelsche schepen werden het eerst spoelgaten met sluiting in den kuil aangebracht, waardoor de kuil met pompen kan gereinigd worden en het wasch- en regenwater, dat van het bovendek in den kuil liep, naar buiten boord gevoerd kon worden.

Even krachtig als de statische hygiëne, ontwikkelde zich de dynamische hygiëne: de uitrustingen der schepelingen werden volgens bepaalde lijsten vastgesteld; eigen aanschaffing behoefde niet meer voor te komen, de scheepsadministratie werd met de plunje-verstrekking belast; iedere schepeling moest in het bezit zijn van twee hangmatten.

Aan het onderwerp voeding werd de grootste aandacht gewijd en de meeste zorg besteed, de dagelijksche rantsoenen, berustende op door experimenten verkregen wetenschappelijke basis, werden vastgesteld.

Van de uit deze hervormingen in de laatste jaren verkregen voordeelen, levert de Japansche marine een sterk sprekend voorbeeld op.

De Japansche vloot toch werd vóór het jaar 1884 gedecimeerd door beri beri; jaarlijks kwam deze ziekte op niet minder dan 320 pro mille van de totale sterkte voor.

Na 1884 werden de rantsoenen, welke tot dusverre hoofdzakelijk uit koolhydraten (en niet uit voldoende hoeveelheden eiwit) hadden bestaan, gewijzigd overeenkomstig de voeding van de Europeesche zeemogendheden, zoodat het bovengenoemde ziektecijfer tot 5,9 pro mille werd terug gebracht en sedert nog slechts in minimale grootte voorkomt.

Men moge al dan niet de hoofdschuld toeschrijven aan het aan eiwitstoffen te arme rantsoen — zeker is het, dat dit feit het beste bewijs levert voor de wenschelijkheid eener rantsoenbepaling, welke op zuiver wetenschappelijke basis berust.

Maar de verbetering der voeding zou weinig effect gehad hebben, wanneer geen middel gevonden was om voedingsmiddelen gedurende zeereizen in verschen toestand te houden, zonder dat de smaak of de voedingswaarde daaronder lijden.

Dit is een der moeilijkste problemen der scheepshygiëne geweest, waarbij natuurlijk verschillende methoden in beproeving zijn genomen, vanaf de indamping van vleeschextract, de inzouting van groenten en vleesch, tot de sterilisatie-methode van Appert toe. De ontdekking der sterilisatie voor het conserveeren van levensmiddelen opende voor de hygiëne een nieuw veld van overwinning. Deze methode verliest evenwel in den laatsten

tijd hare beteekenis, en in de toekomst schijnt het systeem der bevriezing de zekerste resultaten te zullen opleveren; hiermede toch is een volkomen conserveering mogelijk van alle, zelfs zeer gemakkelijk bedervende voedingsmiddelen, zonder eenige voorbereidende bewerking en nagenoeg zonder verlies van voedingswaarde of smaak.

En het gebruik van „het hardbrood", dat eeuwenoude hoofdvoedsel op lange zeereizen, wordt ook steeds minder, omdat men, dank zij de kneedinstrumenten en bakovens, tegenwoordig versch brood kan verstrekken.

In het jaar 1815 werden in de Engelsche marine voor de eerste maal ijzeren ketels gebruikt om drinkwater mee te nemen, en dit feit dient aan de vergetelheid ontrukt te worden, omdat door deze hervorming de hygiënische verhoudingen aan boord een belangrijken stap voorwaarts hebben gedaan: in deze ketels toch kan het water aan boord goed worden bewaard, terwijl een voldoende hoeveelheid meegenomen kan worden, omdat de ketels naar den vorm van het ruim waarin zij geplaatst moeten worden, kunnen worden geconstrueerd.

Later is het gelukt, aan boord-zelf drinkwater te produceeren, nadat evenals bij de ventilatie, de proefnemingen tot zuivering van bedorven water uit vaten mislukt waren. Het schijnt dat de verdienste van het eerst zeewater gedestilleerd te hebben aan zekeren BASILIUS toekomt, die gestrand zijnde op een eiland waar geen drinkwater voorkwam, het zeewater in een ijzeren pot kookte en den damp in sponzen opving; daarna werd het destilleeren bij vele belegeringen in toepassing gebracht, maar voor scheepsgebruik werd het het eerst door COCK, BOUGAINVILLE en PHILIPPS aangewend, die in den aanvang van de negentiende eeuw de apparaten beproefden, welke door twee officieren van gezondheid LIND (van de Engelsche) en POISSONIER (van de Fransche marine) waren uitgevonden. De apparaten waren echter nog zeer onvolkomen en het intusschen in gebruik komen van ijzeren waterketels, scheen de belangstelling voor de destilleerinvoering op den achtergrond te schuiven.

De quaestie der zeewater-destillatie werd in Frankrijk in 1817, na de grondige studiën van KERANDREN, weer opgerakeld en het gebruik van gedestilleerd water werd, naar de zeden dier tijden, op eenige veroordeelden beproefd.

Gelukkig vielen de resultaten dezer proef gunstig uit, in tegenstelling met die op andere veroordeelden, bij wie kort te voren geconserveerd vleesch als voedingsmiddel was beproefd.

Ondanks den goeden uitslag dezer experimenten werd de destilleer nog niet ingevoerd.

Omstreeks 1840 construeerden twee Fransche ingenieurs een met de kombuis verbonden destilleer, welke aan boord van vele schepen in gebruik werd genomen. Deze destilleer-kombuizen hebben evenwel een korten levensduur gehad, want aangezien zij tot uitgebreide epidemieën van loodkoliek aanleiding hebben gegeven, geraakten ze spoedig in onbruik, echter niet, zonder

het voordeel opgeleverd te hebben de practische mogelijkheid en het nut der destillatie te hebben bewezen.

Het idee der destillatie had op die wijze bres geschoten en de invoering van nieuwe en steeds volmaakter apparaten ondervond in den vervolge geen tegenstand meer, zoodat thans alle moderne groote schepen een zeewater-destilleer bezitten en iedere schepeling gedurende de reis over een voldoende rantsoen water kan beschikken, dat dikwerf grooter is dan dat van de stadsbewoners.

Door de waterketels en de destilleeren verdwenen typhus en dysenterie en verminderde de gebrekkige waterverstrekking.

Door de vergrooting van het rantsoen water kon tevens de lijfzindelijkheid beter tot haar recht komen en kon men in dit opzicht belangrijke verbeteringen, douches, baden, enz. invoeren, en hoewel over het wasschen der bemanning nog heel wat te zeggen valt, zoo zal toch het oude gebruik, dat vele schepelingen zich gezamenlijk in één balie wasschen, spoedig geheel tot de geschiedenis behooren.

Sedert werd het ook mogelijk de plunjes in zoet water te wasschen en wellicht is de tijd thans niet ver meer, dat het aan dek wasschen van de plunjes met de hand, door de inrichting van stoomwasscherijen aan boord zal worden vervangen.

Bovendien kan als resultaat van al die nieuwe vindingen er op gewezen worden, dat reeds in de eerste helft der negentiende eeuw de opvattingen over de verhoudingen aan boord, van de zijde der officieren zich wijzigden.

Er is een tijd geweest, waarin de hygiène geheel afhankelijk was van de persoonlijke opvattingen en den graad van ontwikkeling van de commandanten, waarin dan ook commandanten als Cook, Collingwood, Fronville en anderen, die zich aan het materiëele leven van de bemanningen gelegen lieten liggen, „zeevarende hygiënisten" werden genoemd. Hierdoor bestonden dan ook belangrijke verschillen in de hygiène aan boord van verschillende schepen, en verschenen er langzamerhand voorschriften ten behoeve van de goede instandhouding van het schip en de gezondheid der opvarenden.

Ook hierbij was de Engelsche marine de eerste, die in 1806 dezen dienst reglementeerde en wel het allereerst met een voorschrift op de ventilatie en het zindelijk houden van het schip, het vaststellen van waschdagen voor plunjes en kooien, en van een waschdag voor de schepelingen zelf.

De schitterende resultaten van deze hervormingen bleven dan ook niet lang uit — en alle autoriteiten raakten overtuigd van het groote belang van het toezicht op de hygiène van schip en bemanning; de daarop betrekking hebbende voorschriften werden door andere zeemogendheden ijverig nagevolgd.

De Engelsche marine was ook de eerste, die den dienst aan boord regelde door bepalingen op de dagelijksche exercitiën, welke thans, evenzeer door andere marines overgenomen, nog bestaan.

Door de overdreven vrees echter dat schepelingen, die niet steeds bezig worden gehouden, tot kwaad doen verleid worden, werden die exercitiën geregeld naar het oude spreekwoord „all work and no play", hetgeen van een hygiënisch standpunt zeker niet kan worden verdedigd, omdat afleiding onontbeerlijk is voor den goeden geest onder het volk, hetgeen BOUGAINVILLE reeds zeer goed wist, daar hij het dansvermaak onder de door scorbuut geteisterde bemanning organiseerde en de vroolijkheid te midden der diepe ellende weer wist op te wekken.

De voordeelen van regelmatig voorgeschreven arbeid zijn evenwel zóó groot, dat de kleine daaraan klevende gebreken geen kwaad konden doen aan het vele goede, door deze hervorming aangebracht.

Intusschen werd ook de methode van aanmonstering der bemanningen gewijzigd; het moreele peil steeg spoedig belangrijk en de disciplinaire straffen uit den ouden tijd bleken te streng te zijn.

Frankrijk nam het initiatief tot de afschaffing der lijfstraffen; het kielhalen en het van de ra vallen werden bij deze marine het eerst afgeschaft, welk voorbeeld spoedig door andere zeemogendheden werd gevolgd; de lijfstraffen bleven echter gehandhaafd, bij de Fransche tot 1848, bij de Sardinische tot 1850 en bij de Engelsche marine tot 1866. Hierbij behoort te worden aangeteekend, dat de Engelsche adelborsten, evenals de mindere schepelingen, evenzeer aan deze straffen konden worden onderworpen, met het eenige voorrecht, dat hun afstraffing met bijzondere knuttels (de negenstaartige katten) mocht geschieden.

Met den vooruitgang der zeden en gebruiken breidde het menschelijk medelijden zich ook uit over den zieken zeeman: hij werd niet langer als een lastpost beschouwd, maar mocht ook aanspraak maken op zorgvuldige geneeskundige behandeling; de verbetering van het personeel en van het materiëel van den geneeskundigen dienst hield hiermede gelijken tred. Tot kort voor 1800 gold de chirurgische dienst aan boord dikwijls als een onnutte bijlooper — zóó zelfs, dat VECCHI in zijne „Storia generale della Marina Militare" een anecdote van een Engelschen admiraal aanhaalt, die, toen de tweede geneeskundige in zee viel, het schip niet voor diens redding wilde laten wenden, omdat het toch een overtollig persoon gold!

De Engelsche marine was de eerste die bepaalde (1805), dat de marine-artsen hun doctors-diploma aan een der universiteiten van het koninkrijk moesten hebben verworven.

Bij de zeemacht der Italiaansche Staten, bij die van Toskane, was de geneeskundige dienst destijds goed geregeld, maar de chirurgen aan boord waren opgeleid bij den een of anderen plattelands-chirurgijn, en de zooeven genoemde historicus VECCHI bericht dat de admiraal DE GENEYS (van de Sardinische marine) zijn barbier tot chirurgijn-majoor bevorderde; na 1851 gold echter bij deze marine ook de bepaling, dat de geneeskundigen hun diploma zoowel in de geneeskunde als in de heelkunde moesten hebben erlangd.

Op deze wijze werd het personeel van den geneeskundigen dienst bij de verschillende zeemogendheden spoedig tot de hoogte zijner werkelijke roeping gebracht en mag het zich beroemen onder zijne medeleden beroemde mannen als DARWIN, FONSSAGRIVES en SUE (de laatste als romanschrijver) te tellen! Geleidelijk volgde nu de invoering van verbeterde hulpmiddelen, zoodat men op de groote moderne schepen de patienten nagenoeg iedere genees- of heelkundige kuur kan laten volgen, en lijders aan besmettelijke ziekten kan isoleeren, even goed als in een hospitaal aan den wal.

De geneeskundige dienst aan boord der oorlogsschepen werd dikwijls krachtig ondersteund door de inrichting van hospitaalschepen, die eensdeels werden gebruikt om de zieken en gewonden van koloniale legers bij expeditiën op te nemen (b.v. de „Victor Emanuel" en de „Coromandel" door de Engelschen, de „Garibaldi" door de Italianen, een schip dat door een hoofdofficier van den geneeskundigen dienst der Italiaansche marine uitstekend daartoe was ingericht), anderdeels om de zieken en reconvalescenten uit de koloniën te doen repatrieëren, zooals de Britsche troop-ships „Malabar", „Assistance" en de Fransche transportschepen „Annamite", „Shamrock", en ten laatste als werkelijke hospitalen, die in tijd van oorlog de vloot volgen, zooals de Italiaansche „Washington" in den oorlog van 1866, de „Solace" en de „Relief" in den Spaansch-Amerikaanschen oorlog.

Maar het groote nut der hospitaalschepen heeft zich tot dusverre nog lang niet genoeg kunnen ontwikkelen, aangezien zij waren blootgesteld aan het vijandelijk vuur en aan gevangenneming.

Thans is de Conventie van Genève gelukkig ook op den zee-oorlog toepasselijk verklaard, bij besluit van de Haagsche Vredes-Conferentie in 1899, hetgeen een groote overwinning van de negentiende eeuw kan genoemd worden.

* * *

Hiermede is een korte schets gegeven van de vorderingen der scheepshygiène in de afgeloopen eeuw, welke gelijken tred hebben gehouden met de ontwikkeling der Algemeene Hygiène, op hare beurt een gevolg van den belangrijken vooruitgang der wereldbeschaving.

Niettemin is men een groot deel hiervan verschuldigd aan den arbeid der officieren van den geneeskundigen dienst en aan de zeeofficieren.

In alle gevallen heeft de scheepshygiène in de 19e eeuw na moeitevolle overwinningen van buitengewoon groote bezwaren, nagenoeg ten volle haar doel bereikt, n.l. om de levensvoorwaarden aan boord te verbeteren en den zeeman naast een gezond verblijf, een dusdanige behaaglijkheid te verschaffen, als lichamelijk en geestelijk met zijne omgeving en zijn dienst in overeenstemming is te brengen.

Thans rest nog de regeling van enkele détails en het plaatsen van eenige geijkte gebruiken op een wetenschappelijk voetstuk; dat is de taak, die de afgeloopen eeuw aan de twintigste heeft overgedaan.

KUSTVERDEDIGING.

Van de hand van G. NOVANT vinden wij in „le Yacht", onder dit hoofd, de navolgende beschouwing.

Kustverdediging, ziedaar wat voor het groote publiek op den voorgrond treedt, zoodra er sprake is van 's lands zaken ter zee. Voor velen in den lande komt het begrip van oorlog ter zee neer op de verdediging der kust; de vernietiging van 's vijands vloot komt slechts in de tweede plaats in aanmerking; vóór alles moet de kust beveiligd worden.

Het ligt thans niet in de bedoeling te betoogen in welke mate door den strijd op de open zee de veiligheid van het zeefront kan worden gewaarborgd, doordien de vijand ver van de kust wordt afgehouden. Bovendien, de invloed, dien de vloot in dezen zin uitoefent, stelt een volk niet vrij van de verplichting om de kust, waar noodig, door landversterkingen te beveiligen.

Deze studie bedoelt uitsluitend na te gaan, volgens welke beginselen de verdediging der kust door middel van batterijen moet worden georganiseerd.

Gaat men na, onder welke voorwaarden de strijd tusschen schepen en batterijen zal worden gevoerd, dan springt het in 't oog, dat deze in vele opzichten overeenkomt met het gevecht tusschen schepen onderling.

Aan beide zijden is het wapen vrijwel gelijk, omdat de batterijen de schepen niet kunnen vernietigen, dan door zich te bedienen van dezelfde middelen, die de schepen onderling gebruiken.

Al bezigt nu het legerbestuur op de kustforten de wijze van schieten die bij de artillerie gebruikelijk is, dan bewijst dit nog niet dat het gelijk heeft; bij een doel, dat langzaam en in rechten koers gesleept wordt, zal de methode wel voldoen, maar de uitkomsten zullen te wenschen overlaten zoodra zij wordt toegepast op schepen met groote snelheid en veranderlijken koers.

Het zal daarom altijd wel meer in de rede liggen, om tegenover schepen de vuurwijze der zeemacht te gebruiken en om de kustforten te bemannen met zeelieden, vertrouwd met de behandeling der scheepsartillerie en niet met artilleristen der landmacht, die gewend zijn aan geheel ander geschut en waarvan velen op den dag der oorlogsverklaring voor het eerst een stuk scheepsgeschut te zien krijgen.

Het is voor niemand een geheim, dat de toegangen tot onze groote koopvaarthavens tegen invallen van torpedobooten worden beschermd door licht geschut van het model, dat bij de zeemacht daarvoor gebruikt wordt. Dit materiëel behoort aan de Marine, het Departement van Oorlog levert het personeel. Zie daar een vreemdsoortigen toestand, waarvan de gevolgen lichtelijk te overzien zijn. De moeilijkheid om een schijf te treffen, zoo klein en zoo beweeglijk als een torpedoboot, eischt zooveel voorbereiding, dat de Marine zich verplicht zag afzonderlijk personeel voor de bediening van haar licht snelvuurgeschut te vormen. Het Departement van Oorlog daarentegen aarzelt niet om dit geschut toe te vertrouwen aan mannen, die het niet behoorlijk kunnen gebruiken, aangezien de stukken eerst bij het begin der vijandelijkheden op de uiteinden der strekdammen en breekwaters worden geplaatst.

De wijze waarop het bevel geregeld is geeft niet minder aanleiding tot opmerkingen. Om de verdediging goed te voeren, is het noodzakelijk, dat de sectie- en batterij-commandanten de inrichting der schepen, hun weerkracht en hun wijze van bestrijden der landversterkingen volledig kennen. Zij kunnen dan beoordeelen, welke operaties de vijand zich kan veroorloven en welke niet kunnen worden uitgevoerd; hierbij dient rekening te worden gehouden met de gesteldheid en den loop van het vaarwater.

Men kan een kustfort niet verdedigen als men niet weet hoe men het zou moeten aanvallen, en het is geen stout beweren te zeggen, dat alleen zeeofficieren aan deze voorwaarde kunnen voldoen. Er zijn nu eenmaal dingen, die men niet uit boeken kan leeren; in het zicht van den vijand ontbreekt de tijd om de oplossing van eenig vraagstuk te zoeken, men moet bij ingeving handelen; het juiste begrip nu van den toestand, waarin een schip zich bevindt, kan alleen door de ondervinding worden verkregen.

Een zeeofficier maakt uit het uiterlijk aanzien van een schip op, tot welke soort het behoort, welke dus de zwakke punten zijn en met welke middelen het moet bestreden worden; hij zal niet, zooals onlangs een artillerie-officier bij de gezamenlijke oefeningen van zee- en landmacht deed, een beschermden kruiser voor een pantserschip, en een kustverdediger voor een éclaireur aanzien, omdat de kruiser een hoog vrij boord had en de kustverdediger laag op het water lag.

Een sectie-commandant die gevaren heeft, doorziet de bedoelingen van een vijand, dien hij ziet manoeuvreeren; uit zijn formatie zal hij (de sectie-commandant) de orders afleiden, die met het oog op de concentratie van het vuur zullen worden gegeven.

Bespreekt men daarentegen deze zaken met officieren der landmacht, zoo bemerkt men alras, dat de bewegingen van schepen niet tot hen spreken; zij vergissen zich in de formatie, waarin deze komen opstoomen, omdat hun de gewoonte ont-

breekt deze in het juiste perspectief te zien; eindelijk worden vergissingen tusschen een colonne auxiliaire schepen en het eskader vechtschepen meermalen door hen gemaakt.

In de handen der artillerie-officieren zal de kustverdediging, die reeds verzwakt wordt door de onzekerheid van het artillerievuur der onvoldoende geoefende kanonniers, niet tot haar volle waarde komen.

Het zou verwonderlijk zijn indien het anders ware.

Het spreekt van zelf, dat de vraag omtrent de vakbekwaamheid van een korps, dat boven allen hoog staat, hier geheel buiten beschouwing blijft: de zaak is eenvoudig, dat aan dat korps een taak wordt opgelegd, waarvoor het zich niet heeft kunnen bekwamen. Zeelieden zouden een poover figuur maken indien hun het bevel over een batterij veldstukken werd opgedragen; het is dus niet verwonderlijk, dat de landmacht minder goed op haar plaats is als men haar tegenover schepen stelt.

De logische regeling zou zijn om de kustforten met kanonniers der marine te bezetten en het bevel ervan aan hunne officieren op te dragen.

Tot deze gevolgtrekking kwam de veldmaarschalk MOLTKE, omdat hij het vraagstuk bestudeerde zonder eenige vooringenomenheid. Behalve het meer nuttig besteden van beschikbare krachten, heeft dit systeem nog twee voordeelen: het deel der „inscrits maritimes", waarvoor bij de eigenlijke zeemacht geen werkkring is, zou nuttig worden gebruikt en in geval de vrede dreigt verstoord te worden, zou snel en in het geheim gemobiliseerd kunnen worden, zonder dat de heele mobilisatietoestel der landmacht tewerk behoeft te worden gesteld; deze laatste werkt trouwens niet snel genoeg voor de gebeurlijkheden van den oorlog ter zee; de „inscrits maritimes", die ter plaatse aanwezig zijn, zouden slechts enkele passen behoeven te doen om op hun post te komen.

Hoe komt het, dat overwegingen zoo ernstig en zoo veelvuldig, geen gewicht in de schaal konden leggen, toen door den overgang van de koloniale troepen bij de landmacht het oogenblik gunstig was om de kustverdediging op betere leest te schoeien?

Wij Franschen, houden van machtspreuken, die den geest treffen en wij passen die toe zonder ons verder van de gevolgen nauwkeurig rekenschap te geven.

In het onderhavige geval hebben wij ons laten verleiden door het woord: alles wat betreft de verdediging van het grondgebied zelve, behoort in één hand, die van het Departement van Oorlog, vereenigd te zijn.

Dit grondbeginsel tot het uiterste doorgevoerd, zou de voorstanders verder leiden dan zij zelven verwachten. In de eerste plaats diende het zelfstandig Departement van Marine te vervallen; het behoorde ondergeschikt te worden aan dat van Oorlog.

Niemand zal toch tegenspreken, dat de schepen, hoezeer buiten het grondgebied optredende, de zeegrenzen beveiligen op

dezelfde wijze als het veldleger, dat op vijandelijk gebied doordringt daardoor de eigen landgrens beschermt. In elk geval behoorde het Departement van Marine aan dat van Oorlog, van stonde af aan, de torpedobooten en andere vaartuigen der kustverdediging en de torpedoversperring [1]) af te staan, omdat dit alle onderdeelen zijn, verbonden aan de verdediging der kuststrook.

Men zag dan ook reeds verschijnselen, die er op wijzen, dat men de zeelieden in de havens door militairen van de landmacht zou willen vervangen. Gelukkig heeft de „Conseil supérieur de défense", die onlangs vergaderde, dit verhinderd door te verklaren, dat de zaken de zee betreffende, in handen van zeelieden moeten blijven gesteld; maar dit is niet meer dan een beginselverklaring.

De organisatie, zooals die nu is ingericht, blijft niettemin gebrekkig en zal dit blijven tot op den dag, dat de machtspreuk, die haar thans beheerscht, vervangen wordt door eene, die te gelijkertijd de belangen der verdediging waarborgt en voldoet aan onzen zin voor axioma's, te weten: De landmacht heeft tot taak den vijand te land te bestrijden, de zeemacht krijgt den vijand te water voor hare rekening, en zij beschikt tot dat doel over haar eigen personeel.

Het maritieme gedeelte, dat thans tot den werkkring der landmacht behoort, is voor haar nooit meer dan bijzaak, en er zal altijd eene, overigens natuurlijke, neiging bestaan om de nevenzaak ten behoeve van de hoofdzaak achter te stellen.

Voor de Marine daarentegen hangt de onschendbaarheid van het zeefront ten nauwste samen met haar eigenlijke oorlogstaak en men kan er daarom zeker van zijn dat zij de uiterste zorg zal besteden aan de kustverdediging.

De aanslagen in de laatste jaren gepleegd tegen de zelfstandigheid van het Departement van Marine zijn de eerste schreden op den weg naar de instelling van een Ministerie van Landsverdediging.

Op den dag, dat de aanhangers van „centralisatie tot het uiterste" hun droom verwezenlijkt zien, door van de Marine een onderafdeeling van het Departement van Oorlog te maken, zal de Marine hebben afgedaan; verstikt door haar grootere zuster zal zij den laatsten adem uitblazen.

NASCHRIFT.

Blijkens het bovenstaande komen de toestanden bij de kustverdediging in Frankrijk niet in alle onderdeelen overeen met

---

1) Wat dit betreft kunnen wij zeggen, dat we den Franschen een stap vooruit zijn ...... op den verkeerden weg. VERTALER.

die hier te lande; in hoofdzaak nochtans gelden deze beschouwingen ook voor ons en geven zij aanleiding tot het stellen van velerlei vragen, als daar zijn:

Zal op onze kusten de bezetting der forten en de samenwerking tusschen zee- en landmacht ten allen tijde, zoo al niet aan de hoogste, dan toch aan redelijke eischen voldoen?

Zal dit het geval zijn ook dan, wanneer in den loop van den oorlog aanvulling van de bezetting dier forten, vooral wat de officieren betreft, noodwendig wordt?

Zal niet in een stelling als Helder de eenheid van bevel en daarmede de kracht der verdediging verloren gaan, wanneer de bevelhebber komt te vallen of vervangen moet worden; geen der zeeofficieren toch heeft bij de tegenwoordige regeling voldoende bemoeienis met de kustverdediging gehad om hem te kunnen opvolgen, terwijl een hoofd- of opperofficier der landmacht uiteraard onvoldoende op de hoogte is van het maritieme gedeelte der verdediging; de zaak zal dan neerkomen op het samenwerken der staven van land- en zeemacht, onder een bevelhebber, die een der beide takken van dienst niet beheerscht; moet dit niet noodlottig werken?

Volken met een vloot, bestemd om in open zee te strijden, gaven de kustverdediging in handen der zeemacht; is er niet reden te meer dit te doen in een land als Nederland, waar de Marine uitsluitend een verdedigende rol heeft te vervullen?

Wijst o. i. het antwoord op die vragen op de noodzakelijkheid om den bestaanden toestand te wijzigen, een zeer klemmende reden hiervoor gaf nog de kapitein ter zee VAN ROSSUM, in de vergadering der Marine-Vereeniging op 12 Januari jl. *Ons mindere marinepersoneel is te lang in de tropen.* Min of meer vernuftige combinaties werden van tijd tot tijd bedacht om hierin verbetering aan te brengen, doch alle maatregelen moeten het stempel van halfheid dragen, zoolang de verhouding tusschen de sterkte der eskaders in Indië en hier te lande ongewijzigd blijft.

Wordt de bezetting der kustforten door personeel der zeemacht vervangen, zoo zal met weinig of geen kosten hierin kunnen worden voorzien, terwijl tevens door de betere samenwerking de verdediging ten zeerste wordt gebaat. Het mes snijdt hier aan twee kanten.

In Indië zijn de verdedigingswerken grootendeels bemand met marinepersoneel; dit is een voordeel voor de defensie, doch een, waarvoor men zich het nadeel zal moeten getroosten, dat het reservepersoneel der vloot, afkomstig van buitendienst gestelde schepen, door de kustverdediging wordt opgeslokt.

Zal men in Nederland, waar de nieuwe toestand slechts *voordeelen* aanbrengt, moeten achterblijven?

DE VERTALER.

EENIGE WAARNEMINGEN NAAR AANLEIDING VAN UNIFORMEN.

---

1 V. K. N. Z. *Helm* (zwarte) officieren.	Bij de witte uniform en bij de korte jas, onder omstandigheden waarbij de officieren gedurende *langen tijd aan de tropische zon zijn blootgesteld.*

Temp. buitenlucht 29° [84°.2] in den wind.
Helm zonder wit overtrek . gedurende *15* minuten aan de zonnestralen blootgesteld in den wind.
Na *15* minuten temp. *in* den Helm 42°.2 [108°.0].

Helm met wit overtrek . . gedurende *15* minuten als boven.
Na *15* minuten temp. *in* den Helm 38°.0 [102°.4].

1 V. K. N. Z. VII. *Korte jas voor Ond.officieren.* Art. 3, pag. 60.	In den gewonen dagelijkschen dienst. Is steeds gesloten. Van donkerblauwe stof.

Gewicht van eene donkerblauwe korte jas met knoopen en strepen . . . . 1,8 K.G.
Gewicht van eene witte marinierstunica met knoopen en strepen . . . . 0,55 „

Temperatuur *onder eene donkerblauwe korte jas* na *25* minuten te zijn blootgesteld aan de zonnestralen in den wind . . . . . . 45°.5 [114°.0]

(*Onder* den thermometer 1 laag laken en er boven twee lagen laken).

Temperatuur onder een witte jas en alles als boven . . . . 39°.0 [102°.2]

Moraal.

Een witte helm of helm met wit overtrek of bamboehoed (uniform met matrozen) zoude voor Officieren waarschijnlijk minder warm zijn.

Onderofficieren zouden het met een witte jas waarschijnlijk minder warm hebben; andere voordeelen daargelaten.

Het model Helm dat op Atjeh gebruikt wordt, is doelmatiger dan het model vastgesteld voor de Officieren der Zeemacht, voor wie trouwens een bamboehoed als het ware geïndiceerd is. De practijk op Atjeh heeft bewezen dat te velde het best voldoen: blauw khaki, drill jassen en witte schoenen met leerbekleeding. Deze worden algemeen gebruikt èn door de officieren èn door de marechaussées.

WELK ROERCOMMANDO.

In Juli van het vorige jaar werd op het te Kopenhagen gehouden Scheepvaartcongres van de „Association Internationale de la Marine" het volgende besluit genomen:

> „Het Congres beveelt met den meesten nadruk de invoering aan van een algemeen Roercommando, hetwelk aangeeft de zijde, waarnaar het voorschip zich draaien moet.
>
> Om dit doel internationaal te bereiken is het gewenscht, dat de Regeeringen der Maritieme Staten worden aangezocht, onderhandelingen aan te knoopen om tot de oplossing van deze vraag te geraken."

Laten wij hierop nu dadelijk volgen, dat het roercommando in dezen zin reeds lang bestaat in Frankrijk, Oostenrijk, Italië, Spanje, Portugal, Zweden, bij de Russische en Duitsche Marine en sinds verleden jaar ook bijna algemeen bij de Duitsche handelsvloot.

Wanneer we nu nagaan, dat in de overige landen, en dus ook in het onze, reeds jarenlang de telkens terugkomende klacht wordt gehoord, dat daar nog altijd het oude, onlogische roercommando bestaat, dan zien we hierin weer een duidelijk voorbeeld, hoe de verlammende macht der gewoonte een geweldige macht kan zijn; zij uit zich op allerlei wijzen telkens om ons heen, op onschuldige wijze bijv. door de knoopen achter op onze lange jas, als overblijfsel van de knoopen, waaraan eertijds de voorslippen werden bevestigd, maar in het roercommandovraagstuk treffen wij er een uiting van aan, die zeer betreurenswaard mag genoemd worden.

Om hier tegen deze macht mede te vechten, wagen wij ons aan eene korte bespreking van dit vraagstuk.

Toen het stuurrad de roerpen op zeeschepen heeft vervangen, is de beteekenis van het oude commando onlogisch geworden en daardoor niet meer als op slag te begrijpen, en dit, terwijl juist de toenemende stoomvaart en grootere snelheid een zoo eenvoudig mogelijk commando dringend gingen eischen.

Nog onlangs hoorden we weer van de algemeene opinie aan boord van een der in dienst zijnde oorlogsschepen, dat vele roergangers altijd toch de neiging behouden, om het roer verkeerd te draaien.

Doch het groote ongemak en gevaar worden niet zoozeer gevoeld nog met een gewone mooiweer-gelegenheid in open zee, doch men stelle zich voor, 's nachts plotseling vooruit aan S.B. een visscher zonder licht gewaar te worden, of overdag

in die richting verkleuring dan is er een drang in elk mensch om zeker *niet* te commandeeren „stuurboord", d. i. de zijde waar men à tout prix *niet* heen wil, doch veel eerder „bakboord", d. i. de kant, waarheen men uitkomst zoekt; is hierin niet de oorsprong te zoeken van de neiging om het commando „stuurboord-" of „bakboord uit", wel eens te gebruiken (d. i. „misbruiken" voorloopig)?

Wie onzer vond het in Indië niet als een uitkomst om het in logischen zin gebruikte „Kanan" en „Kiri" te gebruiken, (zelfs met Europeesche roergangers!) of gaat hier in Holland nabij den roerganger staan en vermijdt door aanwijzingen met de hand de twee schijven van de beide commandovertalende menschen: den off. der wacht en den roerganger?

Hoevelen onzer maakten zich ongeduldig als een commando telkens pas na eventjes nadenken, of wel verkeerd werd uitgevoerd, tenzij een „gare" roerganger bedenktijd vroeg door te herhalen: „stuurboord meneer?" En, zou ik nog even willen vragen, was ik de eenige die op een wacht den leerling bij zich zag gestuurd met een „Circulaire voor de Zeemacht" (No. 98) met het verzoek of meneer dit eens wilde inzien; — een Circulaire, waarin men leest: „Het is gebleken, dat door sommige officieren in plaats van het gebruikelijke „stuurboord het roer" andere commando's worden gebezigd en wel nu eens „Roer voor Bakboord-uit", dan weer alleen „Bakboord-uit enz."?

Maar het is immers niet noodig te pleiten voor een logisch roercommando, waarvan iedereen reeds het enorme voordeel gevoeld heeft, n. l. dat elke commandeerende persoon hiermede zonder verder nadenken, doch bij intuitie handelende.

1°. absoluut zeker is, zich niet in het eigen commando te vergissen,

2°. een tot dusver ongekend vertrouwen zal hebben in een juiste en dadelijke uitvoering van het commando door den roerganger,

welke voordeelen aan de kalmte van beiden ten goede zullen komen.

Gaan we nu in het kort na hoe de geschiedenis, we zouden bijna zeggen de lijdensgeschiedenis, van deze zaak zich in Duitschland aan ons vertoont. Reeds in 1879, terwijl in Frankrijk, Oostenrijk, Zweden en bijna alle Middellandsche-Zee-Staten het logische commando in gebruik was, volgde de overeenkomstige order voor de Duitsche oorlogsmarine.

Hieraan was eerst een briefwisseling voorafgegaan tusschen den Chef der Admiraliteit en het Reichskanzleramt, waarin genoemde chef aangaf, dat de voorgestelde maatregel eerst dan een volledig succes zou hebben, wanneer die internationaal erkenning en navolging zou ondervinden en dat het vooral voor Duitschland van gewicht zou zijn, wanneer ten minste Engeland dezelfde verordening voorschreef, daar veelal Duitsche schepen Engelsche havens met Engelsche loodsen aandeden.

Ondanks aandrang, ook van andere zijden, o. a. van de Engelsche maritieme pers, werd Engeland evenwel niet bereid gevonden in deze mode te gaan. In „the Nautical Magazine" Juli 1902, lezen we over de pogingen in Engeland zelf na 1870: „Nothing came of it, however, although the general expression of nautical opinion was in favour of such a simple change."

Schout bij Nacht SCHMIDT der Duitsche Marine, hierover schrijvende, veronderstelt, dat het misschien met het Engelsche nationaliteitsgevoel niet was overeen te brengen, dat een verandering op maritiem gebied van zoo groote beteekenis niet van Engeland zelf, als leidende macht, zou uitgaan, of wel, dat het feit dat daar het commando nog altijd voor de roerpen (port your „helm") wordt gegeven en niet voor het rad, de urgentie iets, zij het dan ook schijnbaar, kon verzwakken.

Toen hoopte de Duitsche Admiraliteit dan tenminste op een gelijktijdig samengaan van de oorlogs- met de eigen handelsmarine. Waar de invoering voor de eerste door een enkel bevel mogelijk was, was dit voor de handelsvloot voorloopig althans niet uitvoerbaar. In 1879 nam echter, in overeenstemming met een dergelijk besluit van 1875, de „Deutsche Nautische Verein" de beide volgende besluiten aan:

1°. Der Deutsche Nautische Verein beantragt die allgemeine Einführung eines neuen gleichmässigen Steuerkommandos, bei welchem die Kommandos Backbord und Steuerbord diejenige Seite bezeichnen, nach welcher das Rad gedreht werden und der Kopf des Schiffes gehen soll, nicht aber die Stellung, welche der Pinne gegeben werden soll.

2°. Der Vorstand des Deutschen Nautischen Vereins wolle die deutsche Reichsregierung ersuchen, zwar Vereinbarungen mit England und anderen Staaten anzubahnen, mit der Einführung deutscherseits jedoch *unverweilt* vorzugehen.

En nadat daarop een hernieuwde poging om in deze zaak overeenstemming te krijgen met Engeland en Amerika mislukt was, achtte de Chef der Admiraliteit den tijd gekomen om de order voor de Duitsche Marine te doen uitvaardigen, waarbij met „stuurboord roer" het roer zoodanig gedraaid wordt, dat de klik, het stuurrad en dus ook de boeg, stuurboord uit draait. Genoemde Chef sprak daarbij de hoop uit, dat de handelsmarine binnenkort zou volgen om eveneens den zegen van dezen maatregel te deelen, evenwel niet zonder tegelijkertijd zijn twijfel aan deze navolging te kunnen verhelen, indien van staatswege niet zou worden ingegrepen; de ervaring toch was daar, om aan te toonen, hoe moeielijk het is vooroordeelen te overwinnen en veranderingen in te voeren, al is het oude ook onpractisch gebleken.

Als wij nu weten, dat voor de handelsmarine deze kwestie wezenlijk pas in het vorige jaar, dat is 23 jaar na de aangehaalde woorden, tot een beslissing is gekomen, dan toont dit wel aan

dat die twijfel en bezorgdheid inderdaad gegrond zijn gebleken.

Weliswaar heeft men in dien tijd zeer zeker niet stilgezeten, integendeel bijna alle plaatselijke, zoowel als de algemeen vertegenwoordigende lichamen in de Duitsche koopvaardijwereld hebben er zich mee bezig gehouden, o.a. de „Deutsche Nautische Verein" in de jaarvergaderingen van 1880, 1881, 1890, 1899 en 1901. En hoewel de wensch naar het logische stelsel zoo goed als eenstemmig bij allen voorzat, is groote verdeeldheid in de meening omtrent de wijze van uitvoering als een duiveltje opgerezen om een resultaat voortdurend onbereikbaar te maken. De strijd, die bovendien niet altijd geheel vrij van partijinvloeden schijnt geweest te zijn, is n. l. bijna niet geweest over de grondgedachte: omkeering van het oude commando, doch wel over de vraag: moeten we hebben het Duitsche *marine-commando* of het commando „*Rechts*" en „*Links*", terwijl een kleine derde groep vasthield aan het oude commando, hetzij uit vasthoudendheid, hetzij dat men niet tot een nieuw commando wenschte over te gaan voor en aleer een internationale overeenstemming was bereikt.

Zoo misten de vele besluiten betreffende deze kwestie tot vóór verleden jaar de noodige eenheid en waren ze voor niemand bepaald bindend.

Het vorige jaar nu heeft de zaak tot een oplossing gebracht, nadat de twee grootste Duitsche nautische Vereenigingen de volgende gelijkluidende moties hadden aangenomen:

1°. *Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine* hält die Einführung des Ruder-Commandos „Rechts" und „Links" als ein einheitliches Commando auf allen Schiffen der deutschen Handelsflotte für unbedingt nothwendig und ersucht sämmtliche Rhedereien Deutschlands dasselbe von 1 Juli 1902 ab auf ihren Schiffen einzuführen.

(Dit besluit vertegenwoordigde de opinie van meer dan 900 gezagvoerders).

2°. „*Der Deutsche Nautische Verein* erachtet die Einführung des Ruder-Commandos „Rechts" und „Links" als einheitliches Commando auf allen Schiffen der deutschen Handelsmarine für unbedingt nothwendig und ersucht sämmtliche deutschen Rhedereien sowie die in Betracht kommenden Behörden, unverzüglich durchgreifende Maassnahmen zu treffen, dass dieses Commando auf allen deutschen Schiffen in Anwendung kommt."

(Wij merken hierbij op, dat deze motie principieel overeenkomt met die van 1879, hiervóór genoemd, doch nu inplaats van de woorden SB. en BB. de uitdrukkingen Rechts en Links zijn gekozen.)

Werkelijk hebben nu verreweg de meeste tot nog toe achtergebleven reederijen op hun schepen het R.- en L.-commando sinds Juli 1902 ingevoerd; en hiervan de meerderheid om het

definitief te behouden, terwijl een minderheid het als overgangscommando zal gebruiken om later tot het Marine-commando over te gaan.

Weliswaar bestaan dus nu in Duitschland twee vormen (het oude, nog op sommige kustvaarders behouden, niet medegerekend), doch een verschil bestaat toch meer in naam dan inderdaad en onzes inziens is hiermee de zaak zelf opgelost. Een overgang later van het R.- en L.-commando zal zonder eenig bezwaar, zonder verwarring te stichten, kunnen geschieden, omdat aan beide systemen éénzelfde gedachte ten grondslag ligt.

Natuurlijk zijn, voor men tot deze verandering overging, bedenkingen daartegen gerezen, welke voor ons, die toch eens ook een keus zullen hebben te doen hopen we, wel van belang zijn om even na te gaan.

Zoo werd als voornaamste bezwaar tegen het Marine-commando aangevoerd, het gevaar dat de schepen met dit systeem dreigde in buitenlandsche havens, waar ze gebruik maakten van vreemde loodsen.

In kritieke oogenblikken zou dan de loods diensvolgens bevelende, zich kunnen vergissen en een verkeerde roerbeweging doen uitvoeren, of wel zou de kapitein, als tusschenpersoon het commando overbrengende, zich zelf kunnen verwarren in de systemen.

In aanmerking nemende dat een van de eerste dingen, waaraan de kapitein hier denken moet, is zich over het roercommando met den loods te verstaan en afgezien van de compensatie, dat hetzelfde bezwaar, nu bestaande in de havens van Frankrijk, Oostenrijk, enz., bij de invoering van het nieuwe commando aldaar komt te vervallen, schijnt dit bezwaar niet van werkelijk belang.

Of n.l. een loods, die zich hierin niet uitermate sterk gevoelt, zichzelf in de gelegenheid zal stellen om zich te vergissen, dat is: zijn betrekking te verliezen, betwijfelen we zeer, meestal toch maakt hij het zich gemakkelijk door alle commando's te geven door een enkele handbeweging.

In een ingezonden stuk in „Hansa" schreef weliswaar een Cuxhavener loods: wij, loodsen, zijn bij de heerschende verwarring wel het slechtste er aan toe, maar, vervolgt hij „wir benutzen Hände und Arme zur Aushilfe". Soms echter op enkele oude zeil- of stoomschepen kan de loods den roerganger niet zien, en dan met een spreekbuis: „es geht auch, aber wie!"

Maar zelfs in deze exceptioneele gevallen dunkt ons het genoemde bezwaar van geen belang, want het is toch immers algemeen bekend hoe gemakkelijk vreemde loodsen de aan boord van verschillende naties gebruikte systemen overnemen en gebruiken. Door alle Duitsche gezagvoerders, die het R.- en L.-commando hebben ingevoerd, is eenstemmig verklaard, dat de loodsen in het buitenland dat commando gaarne gebruikten, hetzij in hun eigen, hetzij in de vreemde taal, terwijl dezelfde opmerking wordt gemaakt door de Duitsche commandeerende Marine-officieren aangaande het Marine-commando.

Het is echter duidelijk, dat het hierboven besproken bezwaar ten slotte niet zoozeer geldt tegen het Marine- of het R.- en L.-commando, doch een uitvloeisel is van den toestand van verwarring, (dien Duitschland in het bijzonder heeft doorgemaakt), en vanzelf vervallen zou, wanneer de verandering internationaal werd ingevoerd.

Doch wanneer we daarop moeten wachten, dan zou het wel eens erg lang kunnen duren eer ook wij zullen profiteeren van de lang gewenschte verbetering.

Als tweede bezwaar van denzelfden aard wordt wel eens genoemd dat op de koopvaardijvloot de bemanning voor een belangrijk deel uit vreemde nationaliteiten bestaat en het dus moeilijk zou zijn den menschen aan het verstand te brengen, dat het commando hier anders is dan ze eertijds gewend waren.

De door het Centraal Bureau voor de Statistiek bewerkte „Jaarcijfers voor het Koninkrijk der Ned. uitg. 1901", geven o. a. de bemanningscijfers der Ned. handelsvloot, waaruit wij zien, dat gedurende de jaren 1897—1901 de sterkte der tot vreemde nationaliteiten behoorende schepelingen schommelt tusschen 10 % en 12 % van de totale bemanningssterkte.

Van dit percentage zal zeker een goed deel moeten worden afgetrokken voor hen, die het logische commando reeds gewend waren (juist Duitschers vormen reeds de grootste helft der vreemdelingen). Behalve dat dus het getal der vreemdelingen, die het nieuwe commando zouden moeten leeren, gering is, komt toch dit bezwaar ons als niet zoo belangrijk voor, daar de ervaring leert, dat ook de minder ontwikkelde zich alles, waaraan slechts een logische gedachte ten grondslag ligt, zeer spoedig eigen maakt.

Vanzelf brengt ons dat nog op de vraag, die soms gesteld wordt, hoe zal het bij onze Marine gaan met de roergangers, betrokken uit de zeemilitie? Deze komen deels van de visscherij, deels van de binnenscheepvaart. Op de zeilvaartuigen der visscherij nu spreekt men vrijwel nooit van SB. of BB., noch van R. en L., doch van „lij-" en „op het roer" of van „bijhouden" en „volhouden". Zelfs recht voor den wind zeilende, gebruikt men naar den stand van den giek kijkende, de laatste uitdrukking. Hoe het roercommando is bij de binnenvaart is ons onbekend; er een enkele maal naar informeerend, werd ons o. a. verklaard, dat een commando nooit voorkwam en men het daarom ook niet wist, „de roerganger wist zelf meestal wat hij doen moest of het ging met wenken".

Wij gelooven dat evenals bij de Duitsche marine, de milicien-roerganger gemakkelijker het nieuwe commando zal leeren, dan nu het, hem gemiddeld veel moeielijker vallende, tegenstrijdige commando. Op dit gebied zien we dus eerder ook een voordeel bij een invoering dan een nadeel.

Verder is gevraagd: hoe zullen de verzekering-maatschappijen zich gedragen ten opzichte van de invoering van het gewijzigde commando.

Het is duidelijk, dat wanneer een invoering hier te lande geschiedt, zooals in het zooveel grootere Duitschland als meer voor de hand liggend helaas het geval was, n.l. dat de handen niet inéén werden geslagen, doch de een na den ander volgde, bij den toestand van verwarring, die aldus geboren wordt, aanleiding zou kunnen ontstaan (zooals de vertegenwoordiger van de Vereeniging van Hamburger Assuradeurs verklaarde), tot verhooging der verzekeringspremie.

Gedurende al die jaren toch, dat drie commando's op de Duitsche koopvaardijvloot in gebruik waren, is het zeker niet onmogelijk, dat de ontstane verwarring van invloed is geweest op het feit, dat naar verhouding verreweg het veelvuldigst aanvaringen hebben plaats gehad in de Duitsche wateren.

Indien echter deze ommekeer eensgezind geschiedt, hetgeen in ons land toch zeker niet zoo onmogelijk zal zijn, dan zal het niet te overschatten voordeel verkregen zijn, dat ongevallen ontstaan door het onlogische van het oude roercommando (we herinneren aan de aanvaring der Duitsche pantserschepen „König Wilhelm" en „Grosser Kurfürst" in 1879 bij Folkestone en die van het Koninklijk Eng. jacht „Alberta" met de „Mistletoe", welke voor een deel het gevolg waren van het verkeerd begrijpen van een roercommando) komen te vervallen en alsdan zal er eerder reden bestaan de bestaande premies dienovereenkomstig te verlagen.

Ten slotte is nog de veronderstelling geuit, dat het nieuwe systeem (Marine-commando of R. en L.) niet in overeenstemming zou zijn met de bestaande bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

Hiertegenover behoeven we even te herinneren aan het feit, dat Engeland, hoewel doof blijvende voor de verschillende aanzoeken ter verkrijging van het nieuwe systeem, zich toch indertijd wel heeft moeten aansluiten bij de verandering van de in 1880 opnieuw internationaal geregelde voorschriften ter voorkoming enz., waarbij aan twee paragrafen een dusdanige redactie gegeven werd, dat de inhoud ook met het in Frankrijk, Oostenrijk en de andere Staten bestaande roercommando in overeenstemming werd gebracht. (De bedoelde paragrafen van de oude verordening schreven de beweging voor die aan de roerpen moest gegeven worden, dus overeenkomstig het oude commando, terwijl nu slechts van uitwijken naar een bepaalde zijde wordt gesproken).

Hoewel men nu in de bepalingen dus blijft spreken van: „ik wijk naar stuurboord" en „naar stuurboord moeten uitwijken en elkaar aan bakboord voorbijvaren" enz., zoo dunkt ons, dat dit geen bezwaar van belang vormt tegen het R.- en L.-commando. Dat Frankrijk en ook Duitschland (waar men toch gaarne „vorschriftsgemäss" werkt), het aldus gebruiken geeft ons daarvan een bewijs.

De slotsom van alle overwegingen blijft, dunkt ons, dat de bezwaren tegen het nieuwe systeem geheel wegvallen tegenover

de groote voordeelen, zoodat de invoering er van een dringende nautische eisch mag genoemd worden.

Twee vragen doen zich nu aan ons voor:

1°. Welke woorden te kiezen.

2°. Hoe de overgang van het oude naar het nieuwe commando te regelen.

Wat de eerste vraag betreft, men zal moeten kiezen tusschen: Stuurboord en Bakboord (nieuw)
Rechts en Links
of eenig internationaal commando.

Indien we het eerste kiezen, dan komen we voor hetzelfde geval te staan als de Duitsche Marine in 1879. Ons lijkt hier een groot bezwaar om er direct toe over te gaan, dat dezelfde woorden plotseling een tegenovergestelde beteekenis krijgen, waardoor verwarring en gevaar onvermijdelijk schijnt, zoodat men onwillekeurig terugschrikt voor de zware verantwoordelijkheid, die een verordening in dezen zin met zich brengt.

Alvorens tot eenzelfden stap te zijn overgegaan, heeft de Duitsche Admiraliteit willen onderzoeken in hoeverre moeilijkheden aan zoo'n invoering verbonden, waren ondervonden in Frankrijk en Oostenrijk, en werden daartoe gemachtigden gezonden naar beide landen met enkele te onderzoeken vragen.

Op de gestelde vraag: of de invoering was geschied dadelijk met een algemeene verordening of eerst nadat op enkele schepen het nieuwe commando was beproefd geworden, was het antwoord van Oostenrijk in het kort als volgt: „Het bij de oorlogsmarine gebruikelijke roercommando werd in 1853 bij de instelling eener nieuwe instructie voor den dienst aan boord der oorlogsschepen ingevoerd, waarbij bepaald werd dat alle manoeuvre-commando's, vroeger in het Italiaansch gegeven, voortaan in het Duitsch moesten gegeven worden. Te voren had op enkele schepen met het oog op de taalverandering een beproeving plaats gehad".

Hier had geen systeem-verandering plaats.

Frankrijk antwoordde: de invoering van het nieuwe commando geschiedde in 1867, toen „une dépêche ministérielle a rendu réglémentaires dans la Marine militaire française les commandements „tribord" et „babord" pour indiquer le côté sur lequel doit venir l'avant du navire".

Op de tweede vraag: of de verordening voor de oorlogs- èn handelsmarine, of slechts voor de eerste was uitgevaardigd, antwoordde Oostenrijk, dat, aangezien in de handelsmarine de commando's nog in de Italiaansche taal worden gegeven, geen invoering van een nieuw commando plaats had. Daar echter geen bindend voorschrift bestond, werd in 1875 een voorschrift dienovereenkomstig uitgevaardigd, waarvan de aanhef is: „om ongevallen op zee zooveel mogelijk te vermijden is bevolen, etc.".

Tevens werd daarin voorgeschreven, dat bij gebruik van

een stuurrad, de stuurreep op de (bekende) bepaalde wijze moest zijn geschoren.

Frankrijk antwoordde, dat de invoering, in overeenstemming met een besluit van de handelsmarine, volgde, toen: „Un Décret du 2 Septembre 1874 a prescrit aux pilotes et aux capitaines du commerce français de se conformer à ces règles".

(Wij teekenen hierbij aan dat in 1884 hierin eenige verandering is gebracht met een verordening, waarbij de woorden „tribord" en „babord" „sont rigoureusement exclus" terwijl daarvoor „à droite" en „à gauche" in de plaats kwamen. De reden hiervan is ons onbekend, het systeem bleef hetzelfde).

Ten slotte werd gevraagd: „zijn bij de invoering door de gebruikers moeilijkheden ondervonden en heeft de maatregel bijgedragen tot een grootere zekerheid betreffende de juiste uitvoering van het roercommando?"

Oostenrijk antwoordde hierop, dat de invoering bij de oorlogsmarine slechts in zooverre moeilijkheid gaf, dat de taal, waarin de commando's gegeven werden, een andere was; toen de bemanning daaraan echter zeer spoedig gewend was, kwam geen geval van eenig misverstand voor.

Frankrijks antwoord luidde: L'interprétation de ces commandements et des signaux dont ils se sont habituellement accompagnés, n'a offert aucune difficulté notable, et leur mise en pratique a, au contraire, présenté des avantages incontestables".

Uit het bovenstaande blijkt dat van een verandering van systeem in Oostenrijk geen sprake was; Oostenrijks antwoorden gaven wij dan ook alleen om er op te wijzen dat daar door de Regeering bindende voorschriften werden gegeven zoowel voor het commando, als ook voor een gelijkvormige stuurinrichting met de bedoeling „om ongevallen zooveel mogelijk te vermijden".

Verandering van systeem door omkeering van het commando is dus in Frankrijk en daarna ook bij de Duitsche Marine toegepast en toch — al spreekt men van „aucune difficulté notable" eenerzijds en verklaart men eveneens algemeen in de Duitsche Marine dat geenerlei moeilijkheden zijn ondervonden, zoo merken we aan den anderen kant op: 1°. dat de motie van den Deutschen Nautischen Verein van 1902 weliswaar een gelijksoortige was als die van 1879, doch daarin de woorden S.B. en B.B. door Rechts en Links zijn vervangen; 2°. dat na veel strijd een groote meerderheid in de Duitsche handelsmarine het R.- en L.-commando koos; 3°. dat Frankrijk in 1884 van het S.B.- B.B.-commando tot het R.- en L.-commando overging, en 4°. dat van een oorlogsmarine in dit opzicht meer geëischt kan worden door beter onderricht en toezicht dan van de handelsmarine, en hebben we alzoo de overtuiging, dat een rechtstreeksche invoering van het nieuwe S.B.- B.B.-commando voor oorlogs- en handelsmarine niet wel mogelijk is te achten.

Meent men daarentegen, dat, op zich zelf genomen, de

woorden S.B. en B.B., nauw verbonden met de zeevaart als zij zijn, het meest geschikt zijn voor het definitieve roercommando, welnu, dan kan dit zeer gemakkelijk bereikt worden, door een overgangstijdperk te vormen, waarin het R.- en L.-commando (met het nieuwe systeem) gebruikt wordt, waarna zonder eenig bezwaar op het S.B.- B.B.-commando kan worden overgegaan. Aldus handelden eenige reederijen in Duitschland (o.a. de Norddeutsche Lloyd en de Hamburg-Amerika-Linie), waardoor wellicht mettertijd in geheel Duitschland ten slotte tot het marine-commando zal worden overgegaan.

Bij het R.- en L.-commando zou ten onzent het „Recht zoo" (in het Duitsch nu „Stützt") moeten worden veranderd, bijv. in „Houden zoo".

Als voordeelen van het S.B.- B.B.-commando noemen we nog het zich beter leenen tot duidelijk praaien bij slecht weer of ander geraas, terwijl het ook misschien iets gemakkelijker is dan het R.- en L.-commando, in het geval, dat men met het front naar achteren den roerganger zijn commando's geeft.

Dat de keus tusschen beide commando's echter weinig tot het wezen der zaak afdoet, desnoods een kwestie van smaak genoemd zou kunnen worden, komt overeen met het antwoord der Duitsche Admiraliteit op een verzoek van de zijde der handelsvloot, of de Marine niet tot het R.- en L.-commando kon overgaan om zoodoende eenheid te verkrijgen in geheel Duitschland, in welk antwoord wordt gezegd, dat in den commandotoren reeds deze woorden gebruikt worden voor het geschut, torpedo's en zoeklichten, en dientengevolge door eventueele misverstanden bedoeld commando voor de marine onpractisch zou zijn.

Dat trouwens het bestaan van beide commando's *naast elkaar* geenerlei gevaar voor de scheepvaart kan opleveren, werd zelfs van regeeringswege erkend op beide jaarvergaderingen van den Deutschen Nautischen Verein in 1901 en 1902. Wat dezelfde kwestie betreft in onze commandotorens, wij zouden oppervlakkig zeggen, dat door het spreken van *S.B's* kanon (geschut en torpedo's), *S.B's* divisie, (alleen van *Rechter*kanon in barbettes) aanleiding zou bestaan tot het kiezen van het R.- en L.-commando; doch dan zou de ondervinding in commandotorens tot nog toe opgedaan (is deze ondervinding wel zoo groot als mogelijk en wenscheiijk is?) bezwaren moeten ondervonden hebben tegen het huidige roercommando, waarvan ons niets bekend is.

Ten slotte komen we tot het 3° commando: uit twee, internationaal gebruikte, woorden bestaande.

Daartoe gingen ook reeds verscheidene stemmen op, (o. a. die van den bekenden gezagvoerder en deskundige LEITHÄUSER in Duitschland) en waar we ons kwalijk iets meer internationaals denken kunnen dan de groote zeevaart, daar is er wel veel aantrekkelijks in dit denkbeeld. Het bezwaar, dat zich altijd zal blijven voordoen bij gebruik van vreemde loodsen en

equipages, zou dan komen te vervallen. De woorden zouden goed praaibaar moeten zijn en aan boord van oorlogsschepen tevens verwisseling met andere commando's onmogelijk maken. Wanneer we echter vooropstellen dat de commando-woorden, behalve logisch, ook met de gebruikers volkomen vertrouwd, vastgegroeid, moeten zijn, dan vreezen we een oogenblik, dat een nieuw internationaal commando dit nimmer zou kunnen worden. Nagaande evenwel, hoe gemakkeiijk het „kanan" en „kiri" pakte bij de roer-commandeerenden, kan het zijn, dat dit bezwaar er ten slotte geen blijkt te zijn; maar dan nog, vóór we ooit zoo ver zouden komen, zou het zoo héél lang moeten duren, dat we wel zullen doen, op een zoo ver verwijderd einddoel ons niet blind te staren; het zou ons gaan als den vrek, die, schrapende om ééns grand seigneur te spelen, vóór het zoover was, een armzaligen dood stierf.

Neen, voorloopig vragen we slechts het nieuwe systeem, waarbij de keuze der woorden toch niet zoo moeilijk zal zijn, dat men in ons land daaromtrent geen eenstemmigheid zou bereiken.

Hoe nu den overgang te regelen? Wordt het R.- en L.-commando het aangewezene, dan is aan een directe invoering geen enkel bezwaar verbonden; kiest men het S.B.- B.B.-commando, dan meenen wij, dat men er geenszins tegen op moet zien om het R.- en L.-commando te aanvaarden voor een overgangstijdperk (bijv. 1 à 2 jaar), om daarna zonder verder bezwaar tot het definitieve S.B.- B.B.-commando te geraken.

In elk geval moeten we als eisch stellen, dat de verandering (bij de oorlogsmarine na een enkel bevel, doch bij de handelsvloot slechts door de handen ineen te slaan, mogelijk), tegelijk op alle Nederlandsche schepen wordt toegepast. Ongelijkheid zou hier een geheel noodeloos gevaar scheppen.

Tot hier met onze bespreking genaderd en van zelf komende tot de slotvraag: „Welken weg in te slaan om het doel te bereiken", kwam ons het opstel over het roercommando van den heer P. Cordia in „de Zee" 1903 No. 1 in handen, waarin o.m. een richting wordt aangegeven, die wellicht de meest aanbevelenswaardige is.

Alvorens deze dan ook aan te geven, moet ons nog even een opmerking over een enkel ander punt van dat artikel van het hart. De schrijver veronderstelt daar, dat de R.- en L.-commando-voorstanders de commando's *„lij je roer"* en *„op je roer"* der zeilvaartuigen ook door Rechts en Links zouden willen doen vervangen. Wij gelooven, dat het de bedoeling is om dit vooralsnog vrij te laten.

Verder haalt Schr. een geval aan, dat, als een soort van ezelsbruggetje door wachtofficier en examinandus gebruikt, moet aantoonen, „dat het tegenstrijdige commando, bij goede aandacht, nog niet zoo gevaarlijk is, als men het wel wil doen voorkomen"; en al volgt er nu op, dat deze eigenaardigheid, geen aanmoediging mag zijn, om dan nu maar te behouden wat wij hebben,

zoo zouden wij er nog op willen antwoorden, dat het feit, dat een ezelsbrug gebruikt wordt, op zich zelf al een veroordeeling is tegen het oude commando. Bij het logische commando zal men het niet noodig hebben; iemand die zich in een moeilijk oogenblik vasthoudt aan een ezelsbruggetje, is, even als een stechelaar of afkijker, voor een goed deel zijn eigen denkvermogen kwijt.

Uit genoemd artikel geven we ten slotte weer, op welke wijze volgens den Heer CORDIA nu die veranderingen in de roercommando's het gemakkelijkst en spoedigst algemeen zullen kunnen worden ingevoerd.

Naar het Schr. voorkomt, niet door een overleg tusschen Directeuren der groote stoomvaartmaatschappijen, doch door verspreiding eener circulaire, behelzende een nauwkeurige uiteenzetting van het gewichtig onderwerp en voorts verschillende vragen, omtrent het voor en tegen der verandering in de roercommando's, om zoodoende de meening van alle in het commando deelende zeevarenden te leeren kennen. Zij toch, die geroepen zijn, de roercommando's in de navigatie toe te passen, waarvan menigmaal hun wel en wee kan afhangen, dienen hierin toch zeker wel gehoord te worden.

Daarna zou dan een commissie samengesteld kunnen worden uit gezagvoerende mannen der koopvaardij en autoriteiten van Marine en Loodswezen om de zaak verder te regelen en te beslissen, hoe en wanneer de veranderde roercommando's zouden moeten in werking treden.

Wij gelooven met den Heer CORDIA dat dit een juiste weg is; het initiatief toch in deze van regeeringswege, hoewel wettelijk mogelijk (door zich bijv. te beroepen op de beoogde grootere veiligheid der navigatie, evenals in Oostenrijk geschiedde, achten we niet denkbaar, noch wenschelijk. Het blijft alleen nog de vraag of bij eventueel te weinig medewerking van de koopvaardij-marine, niet een invoering alvast bij de oorlogsmarine, waar elke verbetering, die tevens vereenvoudiging geeft, met twee handen dient aangegrepen, wenschelijk mag heeten.

We hopen van harte, eerlang te mogen deelen in de voordeelen van een nieuw rationeel roercommando.

PH. DE KANTER.

VOOR ALLES, HET MARINEBELANG.

Wel mijnheer p^n^., Ge hebt ons verteld, dat het machinistenverloop bij de marine zóó groot en het stokers-tekort bij dien tak van dienst zoo klemmend was, en per slot van rekening blijkt: dat dit verloop tot aan het jaar 1900 ongeveer $5\frac{1}{2}$ % totaal bedroeg, terwijl het gebrek aan stokers nagenoeg opge-

heven was. Verder schijnt nog niet iedereen het met U eens te zijn dat we geen afzonderlijk korps werktuigmakers noodig hebben; wel is waar beweert Gij, die toch in het bijzonder in de gelegenheid zijt veler machinisten meeningen te vernemen, dat een groot aantal leden van het korps het met uwe denkbeelden eens is, maar anderen verklaren hetzelfde, wat hebben we daaruit nu te denken?

Reeds eenige malen werden mij dergelijke vragen gedaan en ik ben nu wel verplicht daarop te antwoorden.

Inderdaad is de opgave van $5^1/_2$ % machinisten-verloop goed; alleen zal dit percentage waarschijnlijk nog iets toenemen als men het verloop der laatste jaren in aanmerking neemt, iets wat ik uit gebrek aan juiste gegevens voor het oogenblik onmogelijk kan opgeven.

Hoewel nu het percentsgewijs aangeven van het verloop van een corps eene goede voorstelling mag heeten, zoo verkrijgt men daardoor geen juist beeld van den waren toestand bij de machinisten. Wanneer toch bij het korps apothekers bij de marine het verloop 50 % is, dan zal een ieder wel dadelijk begrijpen dat dit eene geheel andere beteekenis heeft dan het percentage daarvoor van $5^1/_2$ bij de machinisten.

Door het toenemen van het aantal I. P. K. bij onze marine werd de behoefte aan machinisten grooter, in welke behoefte onmogelijk dadelijk was te voorzien door het aannemen van een grooter aantal leerlingen te Hellevoetsluis — immers die leerlingen zijn pas na jaren als ervaren machinisten te beschouwen. Daarbij komt, dat dit verloop, hetwelk beteekent dat jaarlijks precies zooveel machinisten de marine verlaten als er leerlingen worden aangenomen, bestaat bij die machinisten, wier eerste dienstverband geëindigd is, d. w. z. bij dezulken die juist als machinist in aanmerking beginnen te komen.

Een gevolg daarvan is, dat we bij de marine hebben oude en zeer jonge machinisten en dat meermalen het toeval een stel jonge lieden aan boord onzer moderne schepen samenbrengt, die pas de opleiding en fabriek hebben verlaten en soms nog wel een winter op een stilliggend schip hebben doorgebracht, maar nog zeer weinig stoomwachten medemaakten. De commandanten en hoofden der machinekamers dier schepen zouden daarover het een en ander kunnen vertellen. Het minder wenschelijke van een stel uitsluitend oude machinisten aan boord van een zelfde schip behoeft hier wel niet nader te worden toegelicht.

Aannemende dat men als regel een goed georganiseerd korps kan voorstellen door eene meetkunstige reeks, waarvan de chef van het corps de eerste term is, dan kan men op het oogenblik van ons machinistenkorps zeggen, dat de middelste termen ontbreken. We moeten dus die middelste termen behouden, dat zijn de wachtdoende machinisten, daarin bestaat het verloop; wil men genezen, dan in de eerste plaats in de ziekelijke plaats zelve gezocht.

Zonder nu de jongere machinisten in een kwaad daglicht te willen stellen of zelfs hun eenig verwijt te maken, zoo geloof ik toch niet op veel tegenspraak te stuiten als ik beweer, dat de keuze van een hoofdmachinist tusschen een pas aangesteld machinist en een goed bevaren stoker, in vele gevallen niet twijfelachtig zal wezen.

Me dunkt, ik hoor enkele lezers reeds zeggen: „ziedaar onze „meening door p^{n}. bevestigd, d. i. het korps sergeant-stokers „uitbreiden; de promotie-kansen worden daardoor voor de machi- „nisten beter en die weg voert ons van zelve tot eene verjonging „van het korps officieren-machinist."

Kortheidshalve wil ik daartegen alleen het bezwaar aanvoeren, dat men daarmede de mogelijkheid om practische machinisten op te leiden steeds kleiner maakt en het is toch overbekend dat de beste opleiding plaats heeft op een varend schip, waar een ieder gewoon dienst moet doen en daardoor den dienst leert. Het opleiden van jonge lieden aan boord met voorschriften over vrijstelling van onaangename werkjes die niet onmiddellijk strooken met het begrip „opleiding", voert niet tot het doel.

De leerlingen gaan zich als een soort van studenten beschouwen, wekken dikwijls de afgunst op van ranggenooten die niet tot de opleiding behooren en worden daardoor niet zelden het voorwerp van plagerij, zoo niet erger. Gewoonlijk heeft het kwaad reeds te diep wortel geschoten, voor het de betrokken chefs ter ooren komt, of voor zij handelend kunnen optreden. Wil men menschen op een varend schip opleiden, dan doe men dit even als vroeger, d. i. het worde den betrokken chefs opgedragen zonder de, zooals men het aan boord uitdrukt, *„gebruiksaanwijzing"*.

Het aantal vuurstokers is reeds met 50 % toegenomen, werd mij gezegd. Dit is volkomen waar, althans als men met stokers bedoelt menschen, die de fakkel-uitmonstering op den mouw dragen, doch die stokers zijn voor een groot deel niet tegen hunne taak opgewassen, daaraan heeft de stokers-commissie juist haar ontstaan te danken gehad. Dit neemt echter niet weg, dat die toename van het aantal liefhebbers bewijst, dat men het nog steeds in de hand heeft den toeloop te bevorderen, van zelf kan men dan hooger eischen gaan stellen en het feit is zeker verblijdend en stemt hoopvol. De zaak waar alles op neerkomt is nu maar, te zorgen dat men weer even als vroeger een behoorlijk contingent van de *gewenschte* stokers krijgt. Dit kan men gedaan krijgen door de stokers zelven te verbeteren; een korps aan boord halen naast het stokerskorps en dat laatste laten voor hetgeen het is, wil zeggen een kunstbeen naast het gebroken been zetten zonder te trachten het gebroken been te genezen.

Dat de reparatie-lijsten der schepen tegenwoordig groot zijn, bewijst nog niet afdoende dat de wijze van opleiden onzer stokers niet goed is; het kan even goed een gevolg zijn van de toename van het aantal werktuigen aan boord dier schepen en het aan-

houdend te werk staan dier werktuigen. Als voorbeeld wijs ik slechts op de ijsmachine, die op het oorlogsschip geplaatst is om de ammunitie op een bepaalde temperatuur te houden. Vanaf de indienst-stelling tot aan de buitendienst-stelling van het schip staat die machine te werk, moet veel meer werk doen dan die op een particulier schip, soms moet men zich in het buitenland met zeewater in plaats van chloor calcium in de leidingen behelpen, de gevolgen zijn hiervan: meer slijtage en spoediger verteren dier leidingen; van minder goede zorgen, de gewone verontschuldiging der leveranciers, behoeft daarom nog geen sprake te wezen.

Het aantal I.P.K. bij onze marine is ongeveer verdrievoudigd, is het wonder, dat er meer reparatie is?

De daarbij vrij snel toegenomen behoefte aan kwantiteit stokers was oorzaak, dat de kwaliteit er belangrijk onder leed, bovendien moesten deze stokers deelnemen aan de militaire vakken, waardoor natuurlijk minder kon worden gerepareerd. En toch het aan boord repareeren is op zich zelf reeds opleiden van de stokers, daaraan moet de grootste aandacht worden geschonken, immers, torpedisten, kanonniers enz., allen laat men in het bijzonder in hun vak oefenen, dus voor alles de stokers eveneens oefenen in hun vak.

Het is dus zeer wenschelijk om de reparatiën, die daarvoor in aanmerking komen, aan boord zooveel mogelijk zelf uit te voeren zonder de hulp der marine-etablissementen, doch daarvoor heeft men een gedeelte stokers noodig, dat reeds kan werken. Op de particuliere schepen, waar men de stokers slechts voor eene reis aanmonstert, treft men meermalen werklieden aan, die door gebrek aan werk aan de fabrieken tijdelijk gaan varen om in de behoeften van hun gezin te voorzien, is er later weer werk aan de fabriek, dan worden zij daar weer dadelijk ontvangen. Diezelfde menschen, in den regel reeds vader van een talrijk gezin, zouden volstrekt geen lust hebben een lang dienstverband bij de marine aan te gaan, waarmede zij de kans beloopen van eene driejarige afwezigheid van hun gezin; bovendien zijn zij reeds te bejaard om zich nog aan het militaire scheepsleven te gewennen.

Wel zijn daartoe jeugdige fabriekswerklieden te krijgen, dagelijks melden zij zich aan voor torpedomaker. Dat zij wel als torpedomaker, doch niet als stoker in dienst willen komen, is niet uit voorkeur voor het vak, want ze weten van torpedo's niets af, hebben zelfs geen begrip van den werkkring van een torpedomaker. Neen, de oorzaak is daarin gelegen, dat ze onmiddellijk *f* 45 per maand krijgen, welk traktement na drie maanden tot *f* 50 stijgt, terwijl ze als stoker op hoogstens *f* 30 per maand in dienst kunnen komen, voor toelatingseischen, waaraan beiden gewoonlijk kunnen voldoen.

Vroeger, toen ook de stokers op *f* 45 's maands in dienst konden komen, was de toeloop voldoende en dat was dan ook in hoofdzaak de bron waaruit de stokers-werklieden op voor

de marine weinig kostbare wijze werden geput. Te kwader ure heeft men de gelegenheid voor jonge werklieden, om op deze wijze in dienst te komen, gesloten.

Tot nog toe kan ik niet inzien, dat men met de stokers tot eene geheel andere regeling dient over te gaan, dan tot nog toe is gevolgd. Al dadelijk moet ik met nadruk verklaren, altijd de beste stokers te hebben gehad aan hen, die verschillende hoedanigheden min of meer in zich vereenigden; dat ik daarin niet alleen sta, blijkt wel daaruit, dat men voor alle werklieden, die in dienst wenschen te komen, de kennis van een hoofdvak en een bijvak als eisch stelt. Eerst na de indiensttreding wordt onderricht gegeven in het vak, waarvoor zij zich aangemeld hadden, zijnde voor den stoker het stoken der vuren, het wacht doen als olieman, werken aan de machines of daarbij assisteeren enz.

Dit is ook zeer juist ingezien, immers als de machines te werk staan, kan men daaraan weinig werken, eerst wanneer men ten anker is gekomen kan de herstelling een aanvang nemen.

Door de noodzakelijke en nooit geheel te voorkomen overplaatsingen onder het stokerspersoneel moet de man, die aan boord van het eene schip dienst doet als werkman, drie maanden later op het andere schip invallen als olieman en misschien even veel later op het derde schip den stoker vervangen.

Het gevolg daarvan is, dat zij, die handige en bruikbare menschen zijn, het meest tot hun recht zullen komen en ze feitelijk van alles moeten kunnen zonder bepaald ergens in uit te munten.

Nu is het wel een eerste eisch, dat men, ter besparing van brandstof en ook tot behoud van de ketels en ter vervulling van den wensch naar de vereischte vaart, een korps menschen heeft, die kunnen stoken. Even noodzakelijk is het, dat ze als olieman op kunnen treden, terwijl het niet minder wenschelijk is, dat ze in staat zijn om onder toezicht, en zoo noodig met behulp van de machinisten, de verschillende werktuigen aan boord te behandelen en te repareeren.

Op deze gronden zal men mij wel toegeven, dat het ook bij de stokers, evenmin als in elken anderen tak van dienst, in het belang van een goeden gang van zaken kan wezen, het korps weer te splitsen in specialiteiten; ik tracht het immers reeds te bewijzen, dat specialiteiten, door overplaatsingen, niet tot hun recht komen?

Door de bestaande bepalingen zoodanig te wijzigen, dat jeugdige fabriekswerklieden, voor op ongeveer *f* 45 of *f* 50 traktement 's maands in dienst kunnen komen, zal zeer zeker het doel worden bereikt dat men beoogt, namelijk het verkrijgen van stokers-werklieden; de bewijzen zijn er van, ieder machinist kan er voorbeelden van opnoemen.

Bekwame fabriekswerklieden, zoogenaamde volle werklieden, zijn menschen, die aan de fabrieken gewoonlijk 24 jaar, op de marinewerven altijd 40 jaar oud zijn; deze zijn voor de marine

niet te verkrijgen, maar welke marineman ziet de mogelijkheid om mannen van dien leeftijd aan het marineleven aan boord te doen gewennen?

Wel, dan maar ze als korporaal-werkman in dienst nemen en ze verder opleiden, dan worden ze van zelf later sergeant enz.

Groote hemel! nog meer opleiding, nog meer kwaliteiten, hebben we er nog niet genoeg?

Als men een werkman tot werkman moet opleiden, kan men het dan niet even goed een stoker-werkman doen? Ook daarvan zijn toch de bewijzen voor het grijpen. Is het niet ontmoedigend voor de *vele goede* stokers die we ook nog hebben, om maar hardnekkig vol te houden dat ons geheele stokerspersoneel staat of valt door 50 sergeants- of majoors-werktuigmakers?

Nog meer kwaliteiten, nog meer rangen, nog meer bepalingen en voorschriften, maar ook nog meer afgunst en tweedracht!

Wie is de *Bellerophon*, die de opleidings-chimera bij onze marine wil verslaan, die ons van wat heele en halve strepen, van wat tweedracht en afgunst kan afhelpen? Onze marine zou er wel bij varen, het zou in het waarachtig belang van ons vaderland zijn!

p^n.

BLADVULLING.

Onlangs werd de vraag opgeworpen, wat een in stroomend water verankerd raderschip zou doen, wanneer de ankerkabel in stede van op de gewone wijze, werd bevestigd aan de machine-as en deze werd afgekoppeld van de machine.

De vraag is niet nieuw, doch ondervond niettemin weder groote belangstelling.

De groote meerderheid was van oordeel, dat de raderen niet zouden draaien en het schip dus kalm achter zijn anker zou blijven liggen.

Een kleine minderheid meende, dat, indien de raderen slechts groot genoeg werden gemaakt, zij wèl door het water zouden bewegen en dus de kabel op de as zou worden gewonden en het vaartuig zich zelve boven het anker zou trekken.

Dank zij het initiatief van een der zeeofficieren te Willemsoord werd een scheepje gemaakt van 66 cM. lengte, waarbij dwars over het vaartuig, rustende in uithollingen van de boorden, een losse as werd gelegd, aan beide uiteinden voorzien van een scheprad van 55 cM. middellijn, dus onevenredig groot ten opzichte van het scheepje.

Met eene vlet langzaam en gelijkmatig geroeid werd het vaartuigje op sleeper genomen, waarbij het sleeplijntje zonder te kunnen slippen op de wielas werd bevestigd.

De uitslag was — ten spijt van vele theorieën — dat de

raderen draaiden, de sleeplijn werd opgewonden, dus het raderbootje de vlet naderde.

Bij grooter vaart van de vlet werd de sleeplijn sneller opgewonden.

De stokers, die het bootje vervaardigden, hadden reeds een voorproefje genomen door het in stroom achter een gemeerd liggend schip of vlot te leggen. Ook toen werd de lijn opgewonden.

UIT DE PERS.

„N. v. d. D." van Woensd. 1 en Donderd. 2 April 1903.

Onze oorlogsvloot. — In de Marine-Vereeniging te Helder had ruim twee maanden geleden een belangrijk debat plaats.

In het vorige jaar had de gewezen luitenant ter zee 2e kl. J. VAN DER ELST een vlugschrift de wereld ingezonden, getiteld: „Onze oorlogsvloot. Proeve tot reconstructie". Dit geschrift was zeer oppervlakkig, maar het trok voldoende de aandacht om het bestuur der Marine-Vereeniging aanleiding te geven, den schrijver uit te noodigen zijne denkbeelden in eene vergadering van de Vereeniging nader uiteen te zetten. Dit had plaats op den 20sten November 1902, en op 12 en 13 Januari volgde daarop het debat, waarop wij thans de aandacht vestigen.

Hoewel de schrijver van het vlugschrift bij zijne mondelinge voordracht toonde veel studie van de zaak te hebben gemaakt, wat het oorspronkelijke boekje niet deed verwachten, was toch, naar onze meening, het debat van veel meer beteekenis dan de voordracht, welke er aanleiding toe gaf. De Heer VAN DER ELST toch wilde zijne „reconstructie" der vloot daarin laten bestaan, dat deze voortaan niets anders zou bevatten dan pantserschepen van één type en torpedobooten. Aan vaartuigen voor kondschapsdienst, voor het verdedigen van ondiepe vaarwaters en van rivieren, werd niet gedacht, en zelfs zouden oefenings- en opleidingsschepen moeten worden afgeschaft. De reconstructie, waarbij nog veel te construeeren zou overblijven, was al te eenvoudig. Maar in het debat kwamen de e i s c h e n, waaraan, op het tegenwoordig standpunt der techniek, schepen voor o n z e zeemacht moeten voldoen, op den voorgrond, en toen deze door ervaren en kundige officieren, waaronder specialiteiten in verschillende diensttakken, werden besproken, bleek, hoe uiterst moeilijk het is, de bijzonderheden vast te stellen van een schip, dat zooveel mogelijk aan de eischen beantwoordt.

Het is voornamelijk hierop, dat wij in dit blad willen wijzen, omdat het onderwerp van belang is, niet alleen voor lieden van het vak, maar voor allen, die belang stellen in onze zeemacht en . . . . . . daaraan betalen moeten.

Wij wenschen eerst eenige beschouwingen over de voordracht van den Heer VAN DER ELST, en vervolgens over het door andere sprekers aangevoerde mede te deelen.

De Heer VAN DER ELST begint met de samenstelling onzer tegenwoordige vloot af te keuren, omdat zij is „een samenvoeging van oud en jong, verouderd en nieuw". Dit nu zal wel altijd zoo zijn, en wij achten de opmerking gevaarlijk, omdat zij aanleiding geven kan, de samenstelling van onze zeemacht op onbillijke gronden te veroordeelen. Wanneer men op dit oogenblik de geheele vloot vernieuwde, dan zouden de meeste schepen, lang voordat zij versleten waren, verouderd zijn, en men had dan over eenige jaren een g e h e e l e verouderde vloot; bouwt men echter geleidelijk nieuwe schepen aan, dan bestaat wel de vloot uit oud en nieuw, maar men heeft althans steeds eenige nieuwe.

De wijze, waarop verder de stelselloosheid dier samenstelling wordt voorgesteld, is niet juist. De schrijver onderscheidt daar niet genoeg de bestemming voor Nederland en die voor Indië. Scheidt men die af, dan ontwaart men, dat reeds sedert 1867 voor Nederland heeft bestaan een stelsel van kleine pantserschepen en voor Indië een stelsel van kruisers. Dat laatstgenoemd stelsel niet deugde, is een andere zaak, maar een stelsel wàs er. De stelselloosheid bestond minder in de s o o r t van schepen, dan in de b e s t e m m i n g. Men lette niet genoeg op de verschillende diensten, waarvoor schepen noodig zijn. De Heer VAN DER ELST doet dat zelf ook niet. Ofschoon het vooropgestelde beginsel juist is, dat a l l e schepen moeten kunnen strijden en dat kleine marines zich niet de luxe kunnen veroorloven er verschillende soorten van schepen op na te houden, die, ieder op zich zelf, voor andere doeleinden geschikt zijn, gaat 't toch niet aan, a l l e vaarwaters te willen verdedigen met schepen van 5500 ton en te beweren, dat grootmodel torpedobooten geschikt zijn voor a l l e diensten in oorlogs- en vredestijd, die door de groote schepen niet verricht kunnen worden.

Voor hen, die wellicht neiging hebben om zich te laten meesleepen door het denkbeeld, dat „eene vloot van 12 pantserschepen" (het aantal, door den Heer VAN DER ELST voor de Nederlandsche kust bestemd) toch een krachtig weermiddel zou zijn, diene de inlichting, dat, volgens den schrijver, deze schepen aldus verspreid zouden zijn, 1 in het Vlie, 3 te Helder, 2 te IJmuiden, 1 in den Rotterdamschen Waterweg, 2 in de stelling van Hellevoetsluis en 3 te Vlissingen, allen vergezeld van eenige torpedobooten; op die wijze zou de kust, volgens den Heer VAN DER ELST, „met kracht" verdedigd kunnen worden, en zouden „krachtige uitvallen" kunnen gedaan worden. De verdediging zou verder geholpen worden door torpedoversperringen, zelfs in de breede Vlissingsche gaten en in die van het Vlie. Wie een weinig nadenkt, zal inzien dat, op welke van de genoemde punten men zich ook een aanval denke, deze in elk geval wel zwak zou moeten zijn, om het daartegen bestemde verdedigend materieel „krachtig" te kunnen noemen. En wat zouden, bij voorbeeld te IJmuiden, 2 pantserschepen anders kunnen doen dan uit de verte schieten, eene taak, die veel beter

aan een fort kan worden opgedragen. Spreekt men van uitvallen, dan moet men weten tegen welk doel deze zullen gericht zijn, en dan laat zich moeilijk één geval denken, waarin een uitval van 1 of 2 schepen eenig nuttig effect zou kunnen hebben. Zullen pantserschepen van 5500 ton een krachtig weermiddel kunnen genoemd worden, dan moeten er een goed aantal bij elkander zijn, maar vereenigt men die van den Heer VAN DER ELST, dan berooft men de meeste punten van de hun toegedachte verdedigingsmiddelen en moet dus daarvoor ander materiëel worden aangewezen. Door deze redeneering wordt o. i. aangetoond, dat een stelsel van enkel pantserschepen van de bedoelde grootte en torpedobooten geen stelsel zou zijn, te minder, omdat daarbij noch van kondschapsdienst ver in zee, noch van verdediging in de Zuiderzee of van de rivieren sprake zou zijn.

Wat Oost-Indië betreft, stelt de schrijver zich voor, dat het hoofdterrein van actie voor onze vloot zal zijn de Noordkust van Java, doch dat het waarschijnlijk is, dat een overmachtige vijand onze schepen zal noodzaken zich in Soerabaja op te sluiten. Wij zouden hem dan door aanvallen met torpedobooten moeten verzwakken en, zoodra zijne macht daardoor gedaald was tot „portuur van onze pantservloot", hem daarmede slag moeten leveren.

Wij betwijfelen zeer, of dit „stelsel" zou opgaan. Een eskader, dat in Indië komt om veroveringen te maken, heeft wel wat anders te doen dan Soerabaja te blokkeeren. Zijn brandstof zou daardoor nutteloos verbruikt worden, terwijl de aanvulling in elk geval moeilijk zal zijn. Zulk een eskader zal er op ingericht moeten wezen en zich tot taak moeten stellen, zoo spoedig mogelijk meester te zijn van een punt, hetzij haven of kust, om troepen te landen; het zal van dat punt, en ook van de toegangswegen daarheen, meester moeten blijven, ten einde zijne troepen van voorraad te kunnen voorzien, en andere deelen van de vijandelijke vloot zullen moeten trachten de plaatsen in bezit te krijgen, waar steenkolen en andere brandstof te vinden zijn. Het is dus weinig denkbaar, dat de noodzakelijkheid van opsluiten onzer vloot zich zal voordoen. Hare taak zal van den aanvang af zijn: den vijand te verkennen, hem bezig te houden, aan te vallen wanneer het mogelijk is, te verhinderen dat hij een oogenblik rust vindt om zijn plan te verwezenlijken, hem daardoor op te houden en gebrek aan brandstof te doen bekomen, terwijl verder de plaatselijke verdediging van onze havens en steenkolenvoorraden aan vaste versterkingen en speciaal daarvoor bestemde vaartuigen toevertrouwd moet zijn.

Om te verkennen, gebruikt men gewoonlijk niet de schepen, die het gros der vloot moeten vormen; dit zou in het hier gegeven geval vooral moeilijk zijn, omdat er in een archipel in zóóvele richtingen verkend moet worden, dat de geheele vloot wel in verkenners opgelost zou dienen te worden; daarenboven

vordert de verkennings- en kondschapsdienst eene groote snelheid, die aan pantserschepen niet in voldoende mate kan gegeven worden. Daar verder torpedobooten niet geschikt zijn om zoo lang op zich zelf te staan als noodig is om op grooten afstand van de vloot of kust uitkijk te houden, volgt van zelf, dat er, alleen reeds voor dezen dienst, nog een ander soort van vaartuigen vereischt wordt dan pantserschepen en torpedobooten.

Denkt men zich de pantservloot te bestaan uit een zeer groot aantal schepen, dan schijnt het mogelijk, die, welke havens en brandstofvoorraden moeten beschermen, daarvan af te zonderen en nog een voldoend aantal over te houden tot bestrijding van de vijandelijke vloot, maar dan komt men reeds dadelijk in de moeilijkheid, dat voor sommige plaatsen schepen met geringer diepgang dan de pantservloot dienen aangewezen te worden; ook hier wordt dus nog een andere soort vereischt.

Dat het verder niet mogelijk is, alle diensten in gewone tijden enkel door pantserschepen en torpedobooten te doen verrichten, gevoelt de Heer VAN DER ELST zelf. Hij wil die diensten opdragen aan de schepen der Gouvernements-marine, voorzien van licht snelvuurgeschut en Marine-detachementen, maar doet daarmede niet anders, dan het bestaande behouden onder een anderen naam en in minder goeden vorm.

Genoeg alweer, om te doen zien, dat ook voor Indië het exclusive stelsel van „pantserschepen en torpedobooten" niet houdbaar is.

Van de 11 sprekers, die in het debat op 12 en 13 Januari tegenover den Heer VAN DER ELST optraden, was er slechts één, die onvoorwaardelijk zijn stelsel van samenstelling der vloot, althans voor Nederland, goedkeurde, voornamelijk op dezen grond, dat de Marine, door met monitors, kanonneerbooten en riviervaartuigen op te treden, het de landmacht te gemakkelijk maakt om na te laten de noodige vaste versterkingen te bouwen. Hoewel in deze bewering een grond van waarheid ligt, ging deze spreker hierin o. i. toch te ver. Een ander, die ook het beginsel „pantserschepen en torpedobooten" toejuichte, wenschte daarbij echter ook torpedojagers, terwijl hij naliet zich over de verdediging van de Zuiderzee en rivieren uit te laten, evenals over plaatselijke verdediging in Indië, waar hij intusschen kleine vaartuigen (als de flotiellevaartuigen) wenschte te behouden. Een derde acht in Nederland weinig diepgaande kustverdedigers, een vierde eene vloot voor binnenlandsche defensie noodig.

Over het algemeen vond het stelsel van den Heer VAN DER ELST weinig onverdeelden bijval en werd het niet veel besproken.

Maar zooveel te belangrijker waren de beschouwingen over de soort van schepen, die de kern onzer vloot moeten vormen, vooral in Indië.

De moeilijkheid, om een meest geschikt type voor onze oorlogsschepen in Indië te vinden, ligt in het toedeelen der

mate van artilleristisch vermogen, pantsering en snelheid, drie gegevens, welke altijd voor een gedeelte aan elkander opgeofferd moeten worden.

Men hoort beweren: een vijandelijk eskader kan niets doen, zoolang onze schepen nog bestaan. De vijand moet ze dus opzoeken, hij moet trachten ze te verslaan, voordat hij aanvangt in den Archipel veroveringen te maken. Onze schepen behoeven dus niet hard te loopen; wij bepalen de plaats, waar wij vechten willen, en als de vijand daar bij ons komt om slag te leveren, kunnen wij vaart genoeg ontwikkelen voor het gevecht; het is dàn van meer belang, dat wij sterk zijn in artillerie en goed beschermd.

Zij, die zóó redeneeren, vergeten, dat de vijand wel eens heel andere plannen kan hebben, dan die men hem toedenkt, en dat hij die misschien met den meesten spoed uitvoert op eene plaats, zóó ver van die, waar onze vloot op hem wacht, dat deze zelfs geen tijd meer zou hebben om het hem te kunnen verhinderen, wanneer, te laat, de noodzakelijkheid daarvan werd ingezien. Men zou dan misschien later nog wel kunnen vechten, maar het kwaad, het bezetten van een operatie-basis bijvoorbeeld, zou geschied zijn.

Van andere zijde wordt groote snelheid op den voorgrond gesteld. Snelle schepen kunnen den vijand voortdurend tergen; zij vallen aan, wanneer zij willen, blijven op zulk een afstand dat zij weinig gevaar loopen schade te lijden, of komen eventjes dicht bij (bijvoorbeeld binnen 1000 M.) om een torpedo te lanceeren en profiteeren dan van hun groote snelheid om zich uit de voeten te maken. Maar zulke schepen (als onze kruisers) hebben geen zwaar geschut, en wanneer zij weinig schade zullen lijden, zullen zij omgekeerd den vijand ook niet veel schade berokkenen. Hunne aanwezigheid zal zeker voor den vijand lastig zijn en hem eenigen tijd ophouden, maar spoedig genoeg zal deze hunne tactiek begrepen hebben: het zijn „blaffende honden, die niet bijten". Hij behoeft slechts zijn plan uit te voeren en aan eenigen zijner schepen middelerwijl op te dragen die kruisers op een afstand te houden.

Wij spreken hier natuurlijk alleen van operatiën bij dag. 's Nachts zullen er waarschijnlijk geen gevechten tusschen schepen plaats hebben. Dán zijn de torpedobooten aan het woord en aan beide zijden zal iedereen moeten zorgen zich zoo goed mogelijk daartegen te beschermen. Het voordeel zal dan wel grootendeels aan de zijde van den verdediger zijn, indien deze aanvallend optreedt.

Noch een eskader van langzame pantserschepen, noch snelle ongepantserde kruisers als de onze zullen dus den vijand kunnen beletten zijn doel te bereiken. Wat dan? De schepen, die daartoe in staat zouden zijn, moeten eene krachtige artillerie hebben, en tevens zóó beschermd zijn (de artillerie zoowel als het schip), dat zij geen gevecht behoeven te schuwen op een afstand, waarop zij werkelijk kans hebben een schip buiten ge-

vecht te stellen. En om dit te kunnen doen, moet hunne snelheid groot genoeg zijn, in de eerste plaats, om den vijand te kunnen opzoeken en nabij hem te blijven, in de tweede plaats, om de tactische bewegingen uit te voeren, die in het gevecht noodig kunnen zijn. Om den vijand voortdurend bezig te kunnen houden en geen rust te laten, is het wenschelijk, dat onze schepen zich een weinig sneller kunnen verplaatsen dan de zijne. Nu zijn twee omstandigheden hierbij in ons voordeel. Vooreerst is het zeer onwaarschijnlijk, dat een eskader, dat troepenschepen bij zich heeft, in zijn geheel in staat is zich zeer snel te verplaatsen; zondert het zijne snelste schepen af om de onzen te bestrijden, dan worden de kansen voor een ander gedeelte onzer scheepsmacht grooter om de overigen met goed gevolg aan te vallen. Waarschijnlijk is dus, dat onze schepen niet bijzonder hard behoeven te loopen, om in dit opzicht toch de meerderen te zijn. Eene andere voor ons voordeelige omstandigheid is, dat onze schepen minder aangegroeid kunnen zijn dan de vijandelijke; dit is van zooveel belang, dat het ernstige overweging verdient ze te koperen. Wij bezitten één modern schip, dat gekoperd is: de „Koningin Wilhelmina". In de bladen werd onlangs medegedeeld, dat men ging onderzoeken, nu het schip 10 jaar oud is, of de huid niet door galvanische werking geleden heeft. Indien dit onderzoek gunstig afgeloopen is, dan bestaat er geen reden om niet alle voor den dienst in Indië bestemde schepen op dezelfde wijze te voorzien. Hoe groot nu de vaart moet zijn, die wij op den duur aan onze schepen moeten verzekeren, dat is niet te zeggen. Kalibers van geschut zijn ongeveer te bepalen, evenzoo de dikte van pantser; men kan een bepaald schip, zeg bijv. het nieuwste type van onze pantserschepen, beschouwen, en nagaan in hoeverre dit aan de nieuwste eischen voldoet. Wat daaraan in artillerie en bescherming ontbreekt, verbetere men en zie dan of het schip vergroot moet worden om eene aannemelijke snelheid te kunnen behouden. De grens dezer vergrooting wordt bepaald door de kosten, waarop ten slotte alles aankomt.

Met het oog op die kosten is het geraden, voorzichtig te zijn met toegeven aan den voortdurenden drang tot vergrooting van afmetingen. Het is nog niet lang geleden, dat men meende geen zeer zware kanonnen meer noodig te hebben en dat die van 24 c.M. tegen alle pantsers voldoende waren. Maar dit is alweer uit en zelfs in onze Marine-Vereeniging werd de wensch uitgesproken, dat onze pantserschepen kanonnen van 28 c.M. zouden voeren. Evenzoo met het middelbaar geschut. Omdat tegenwoordig op zeer groote schepen het middelbare geschut met 14 en meer centimeters staal gepantserd wordt, meent men, dat het niet meer voldoende is, geschut van 15 c.M. daartegen aan te wenden, maar zou dit minstens 17 c.M. moeten zijn. Anderen vinden weer het aantal stukken te gering en dringen aan op 6 kanonnen van 15 c.M., in plaats van 4, op de schepen van het type „Koningin-Regentes". Naar onze meening bestaat

er vooreerst geen behoefte op onze schepen tot verdediging van Ned.-Indië aan zwaarder geschut dan van 24 c.M. Voor 17 c.M. in plaats van 15 c.M. snelvuurgeschut, is wel iets te zeggen, om de daarvoor zoo even genoemde reden. Maar wat het aantal stukken betreft, is de hoofdzaak, dat men het vuur zoo lang mogelijk moet kunnen volhouden, dus liever een klein aantal goed beschermde, dan een grooter aantal onvoldoend beschermde kanonnen; ook wat den munitie-aanvoer betreft.

Schilden geven, bij de tegenwoordige ontwikkeling van het artillievuur, geen voldoende dekking meer; al het middelbaar geschut moet in gesloten pantser opgesteld zijn. Naar deze eischen bepale men het gewicht, dat voor de artillerie en hare bescherming vereischt wordt. Dit zij een minimum, maar in elk geval in alle opzichten voldoende.

Voor het schip is de eerste eisch van bescherming een pantserdek, mits van voldoende dikte. Een gordel is daarbij zeer gewenscht, ten einde minder gaten van kleine projectielen nabij de waterlijn te krijgen en om de kans te vergrooten, dat groote projectielen niet door het pantserdek gaan. Met een doeltreffende cellen-constructie boven dit dek kan de gordel misschien gemist worden. Inderdaad gingen in de Marine-vereeniging drie stemmen in die richting op, daardoor onuitgesproken erkennende, dat het denkbeeld, waaronder de dikwijls versmade „Koningin-Wilhelmina" werd ontworpen, nog zoo verwerpelijk niet is. Dit schip werd gebouwd met een pantserdek van 7.5 c.M., een cellen-constructie daarboven en een cellulose-gordel.

Waar het van zóó veel belang is, gewicht te besparen, komt het ons voor, dat men niet te veel moet vasthouden aan den eisch van een grooten werkingskring, d. w. z., veel steenkolen in het schip. Onze schepen hebben boven vijandelijke het enorme voordeel van plaatselijke bekendheid en kunnen dus gelegenheid maken om zich van nieuwe brandstof te gaan voorzien; die van den vijand zal in elk geval wel eerder uitgeput zijn dan de hunne.

In de Marine-vereeniging werd de opmerking gemaakt, dat men geen schip uit een lijst kan uitkiezen als een kleedingstuk van een modeplaat. Maar wanneer men ergens een schip vindt, dat, meer of minder toevallig, aan onze eischen schijnt te voldoen, dan mag men dit toch wel tot voorbeeld nemen. Zoo komt het ons steeds voor, [1] dat de „Kaiser Karl VI", van de Oostenrijksch-Hongaarsche marine, een voorbeeld is van hetgeen door zuinig werken kan verkregen worden, terwijl het schip tevens de meeste eigenschappen in zich vereenigt, die voor de actieve verdediging van Ned.-Indië in een eskader verlangd worden. Het is bewapend met 2 kanonnen van 24 c.M., evenals onze nieuwste pantserschepen, en daarbij met 8 van de 15 c.M., die wij, in verband met de beschouwingen, hierboven

1) Zie o. a. „Het N. v. d. D." van 24 Maart 1904.

vermeld, zouden willen verwisselen tegen een kleiner aantal van 17 c.M.; al dit geschut is beschermd door gesloten pantser van 20 c.M. Het schip heeft een pantserdek van 6 en een gordel van 22 c.M.; misschien zou het de voorkeur verdienen het eerste dikker en in verband daarmede den laatsten dunner te maken. De vaart op den proeftocht was 20 mijl, maar de kolenberging is niet zeer groot, zooals blijkt uit de vergelijking met eenige andere kruisers. De groote nieuwe Duitsche pantserkruisers bijvoorbeeld kunnen één zesde van hunne waterverplaatsing aan kolen innemen, de nog grootere Engelsche en Fransche ook ongeveer in dezelfde verhouding, doch bij de „Kaiser Karl VI" is het niet veel meer dan één achtste. Wij zeiden zoo even, waarom wij meenen, dat deze eisch wel aan de anderen opgeofferd mag worden.

De schepensoort, die, volgens bovenstaande uiteenzetting, voor ons Indische eskader het meest geschikt voorkomt, is dus een zoogenaamde pantserkruiser van bescheiden afmetingen. Aan dergelijke schepen zal ook de bewaking van kolenstations en andere meer afgelegen deelen van den Archipel kunnen toevertrouwd worden, mits plaatselijke verdediging geschiede door geschut aan den wal en torpedobooten, zoo noodig versperringen.

Reeds twee jaar geleden kwamen wij in dit blad tot hetzelfde besluit, waarbij wij opmerkten, dat de pantserschepen, die zoowel voor Indië als voor Nederland ontworpen werden, eigenlijk meer geschikt waren voor kust- en havenverdediging. Ook het debat in de Marine-vereeniging leidt tot de conclusie, dat de grootste schepen, voor Indië bestemd, niet dezelfde moeten zijn als die voor Nederland. Hier is noch groote snelheid, noch een groote kolenvoorraad een vereischte, en kan dus aan geschut en pantser een zooveel te grooter deel toekomen.

Moge het debat van 12 en 13 Januari ons eenige schreden verder op den goeden weg brengen en de kennisneming er van den belastingbetalers de overtuiging schenken, dat niet ten onrechte voor onze Zeemacht veel geld gevraagd wordt!

McLeod.

„Alg. Handelsblad" van 15, 16 en 17 April 1903.

De recruteering onzer marinematrozen. — Na vele jaren van sukkelen in het voltallig houden der bemanningen onzer oorlogsschepen, werd het Marinebestuur in 't begin der zeventiger jaren genoodzaakt, ten dezen opzichte een anderen weg in te slaan. De toestand was dan ook vrijwel onhoudbaar geworden. Voor een groot gedeelte bestond het mindere personeel der zeemacht uit Noren, Denen en Engelschen, waaruit wel blijkt, dat men met het in dienst nemen van personeel door den nood gedwongen niet angstvallig te werk ging. Niettegenstaande men tot dergelijke maatregelen zijn toevlucht moest nemen, was men in de treurige noodzakelijkheid enkele schroefstoomschepen

4e klasse, die voor den Atjeh-oorlog in Indië hoog noodig waren, met speciaal voor den overtocht aangenomen personen naar Indië over te voeren. Verandering kon niet uitblijven. Er werd dan ook in principe aangenomen het Engelsche recruteeringsysteem te volgen, en met de opdracht van de opleiding en opleidingsschepen in Engeland een onderwerp van grondige studie te maken, werd de toenmalige kapitein-luitenant ter zee J. B. A. de Jonge belast. Aan deze studiereis heeft de thans nog bij de Marine bestaande wijze van opleiding van personeel haar ontstaan te danken.

Aanvankelijk in de behoefte aan personeel voorziende, was zij zeer zeker eene nuttige instelling, niettegenstaande zij altijd oorzaak was, dat de bemanningen onzer oorlogsschepen physiek te zwak waren, als bestaande voor een groot percentage uit te jong volk.

Of zij thans nog aan te stellen billijke eischen voldoet, en of zij zich nog behoorlijk aanpast aan de sedert niet weinig veranderde scheeps- en sociale toestanden, is aan gegronden twijfel onderhevig.

In de volgende opstellen wensch ik dit eens nader te beschouwen.

Bestaande toestand.

Op ongeveer 14-jarigen leeftijd komt de jongen bij de Kweekschool voor de Zeevaart te Leiden in dienst, en verbindt zich alsdan den lande met ingang van zijn 17e levensjaar nog 12 jaren te dienen. Het verband eindigt alzoo wanneer de leeftijd van 29 jaren zal zijn bereikt.

Het verblijf aan de Kweekschool duurt pl. m. een half jaar, op 1 April en 1 October toch gaan de jongens, die voldoende voorbereidende oefening hebben genoten, naar het opleidingsschip „Admiraal van Wassenaer" te Amsterdam. De cursus aan boord van dit instructievaartuig duurt één jaar. Vervolgens gaan zij met Hr. Ms. instructiekorvet „Nautilus" een kruistocht maken in den Atlantischen Oceaan, een cursus die 6 maanden duurt en daarna doorloopt de jongeling aan boord Hr. Ms. „Buffel" te Hellevoetsluis nogmaals een cursus, die de „finishing touch" moet geven. Op pl. m. 16½-jarigen leeftijd komt dan het jonge mensch als lichtmatroos aan boord onzer actieve oorlogsschepen; daar begint voor hem zijn eigenlijke carrière en moet hij ook een beetje op eigen beenen gaan staan.

Tot dusver stond hij onder voortdurend toezicht en aanhoudende controle, zijn chefs hadden, om zoo te zeggen, niets anders te doen; [illegible] komt hij om het populair uit te drukken onder den grooten hoop en langzamerhand worden de teugels een beetje gevierd.

Tot op dit tijdstip gaat alles goed, althans de gevallen van wangedrag in dit [illegible] tijdperk zijn zeldzaam. Men zou ze kunnen [illegible] [illegible] die in de kassen worden gekweekt, [illegible] niet tot haar recht

komen. Het critieke tijdperk breekt bij overbrenging in den kouden grond aan en onder deze minder gunstige levensomstandigheden is het getal dat afvalt aanzienlijk grooter.

Met den jeugdigen zeeman heeft nagenoeg hetzelfde plaats en ook bij hem wreekt zich het kunstmatige in zijne eerste opleiding. De leeftijd, waarop dit proces plaats heeft, is daarenboven niet zeer gelukkig gekozen, de jongen is dan wat men noemt in de vlegeljaren.

Aan kennis en goeden wil ontbreekt het hem bij aan-boordkomst waarlijk niet. Op de verschillende opleidingen is hem zelfs meer geleerd dan hij aan boord van het tegenwoordige oorlogsschip noodig heeft, hij staat dan ook in kennis geenszins bij den volwassen matroos ten achter, maar helaas hem ontbreekt voor zoo heel veel werkzaamheden de physieke kracht. Hij zou gaarne willen en kan in veel opzichten ook wel, maar de krachten schieten te kort; hij is mitsdien uitsluitend gedoemd tot het verrichten van onbeduidende en dikwijls minder aangename werkzaamheden... begin der ontgoocheling! Heeft hij nu daarvoor op de opleiding zooveel geleerd?

Ten einde nu te zorgen, dat het geleerde niet wordt vergeten, gaat men natuurlijk door met theoretisch onderwijs en zoo wordt het leven van den jeugdigen zeeman van zijn 14e tot zijn, ja laten wij zeggen in het gunstigste geval, 20e jaar, eene aaneenschakeling van theorie houden en oefenen.

Bij bovenbedoelde ontgoocheling komt nog een tweede factor, die ontmoediging, ja wellicht wrevel teweeg brengt, juist op dezen leeftijd zoo gevaarlijk.

Bij het schoolonderwijs, dat te Leiden en op de „Wassenaer" de hoofdschotel was, wordt natuurlijk niets nagelaten om den lust in den zeedienst op te wekken. Wat is natuurlijker, dan dat daarbij de hulp wordt ingeroepen van ons roemrijk verleden ter zee. Worden in die kinderhersens daardoor niet illusiën opgewekt die nimmer verwezenlijkt worden en is een kind uit den kleinen burgerstand op 15-jarigen leeftijd wel in staat eenigszins behoorlijk rekening te houden met het voorheen en thans? Begrijpt hij dan al dat de tijd voorbij is dat men van touwslagersjongen opklimt tot admiraal der vloot? Ook in de liederen die zij leeren zingen, speelt natuurlijk ons heldentijdperk ter zee een voorname rol.

Men begrijpe mij goed, het is geenszins mijne bedoeling, dat roemrijk verleden weg te moffelen, maar laten wij het toch vooral niet gebruiken als machine de guerre, om — ja laat ik het maar eerlijk zeggen — om kinderen tot op zekere hoogte te misleiden, natuurlijk niet willens en wetens, maar onbewust en ongemerkt. Mij dunkt van de traditie wordt hier wederom, zooals zoo menigmaal bij de zeemacht, een misplaatst gebruik gemaakt. „Het klimmen in de masten van Holland's rappe gasten" speelt in die liederen een te groote rol.

Aan boord van onze moderne oorlogsschepen is voor dat soort van rappe gasten geen plaats meer. Het aangenaamste

gedeelte van het bij de opleiding genoten onderwijs was zeker wel de tuig- en zeilexercitie. Dat is een bezigheid naar de hand van dat jonge volkje, die nog wel wat veel kind zijn, om het wat in te zien van de stramme exercitiën die hen door den drilsergeant worden ingeprent. Juist die tuig- en zeilexercitie komt nimmer meer te pas. Hernieuwde ontgoocheling! De werkkring van den tegenwoordigen matroos bepaalt zich in hoofdzaak tot de behandeling van verschillende werktuigen en de bediening van het geschut. Deze werkzaamheden behoeft men volstrekt niet op jeugdigen leeftijd te leeren, zooals weleer het uitleggen op de ra's en dergelijke halsbrekende toeren meer. Zeer rationeel was het dan ook, dat men onder het oude régime de schepelingen op jeugdigen leeftijd in dienst liet treden. Op eenigszins ouderen leeftijd is het moeilijk te gewennen aan de eigenaardige gewaarwording die men ondervindt om bij stormweer bijv. op een bramra uit te leggen, teneinde de zeilen te bergen en te beslaan. Men heeft dan de handen noodig om te werken en niet om zich krampachtig vast te houden en hiervoor is het dus zaak op jeugdigen leeftijd zich met dat werk vertrouwd te maken.

Tegenwoordig spelen de werkzaamheden van den matroos zich af op of benedendeks der oorlogsschepen, hoogstens nog in een gevechtsmars en om deze laatste te bereiken is waarlijk geen bijzondere oefening noodig.

Of het dan ook uit een opvoedkundig oogpunt nog wel noodig is de jongelieden zoo vroeg aan de zeemacht te binden, is voor gegronden twijfel vatbaar. Aan dit stelsel toch zijn groote nadeelen verbonden:

1°. Is het stelsel zeer kostbaar;

2°. bestaan, als gevolg van dit systeem, de bemanningen onzer oorlogsschepen voor een groot gedeelte uit te jeugdige personen.

De tijd van zijn $16\frac{1}{2}$- tot zijn 20jarigen leeftijd is het fatale tijdperk voor onze jeugdige schepelingen. Zij zijn te groot voor een servet en te klein voor een tafellaken. Op onze tegenwoordige schepen is geen plaats voor kinderen, mannen moeten wij hebben. De uitmuntende niet te na gesproken, is het in dit tijdperk, dat aan de meeste schepelingen vele straffen moeten worden opgelegd, en betrekkelijk groot is het aantal dergenen, die in dat tijdsverloop reeds met de gevangenis kennis maken. Waarlijk een hoogst treurig feit, dat op het geheele verdere leven een schaduw blijft werpen.

Niettegenstaande door zeer vele officieren de beide bovengenoemde nadeelen van dit recruteeringsstelsel terdege wordt gevoeld, heeft men sedert de invoering dezer opleiding nimmer een ander stelsel — ware het slechts bij wijze van proefneming — toegepast. (De opleiding op het wachtschip te Nieuwediep is van zoo weinig beteekenis, dat deze gerust buiten beschouwing kan blijven).

De eenige reden die het Marinebestuur er toe leidt, in dit

verouderde stelsel te blijven berusten, is helaas van bedenkelijken aard en uit een moreel oogpunt te veroordeelen.

Er bestaat n.l. vrees, dat men jongelieden op ouderen leeftijd er niet meer toe zou krijgen zich voor den zeedienst te verbinden. Deze vrees bestaat zoo algemeen, dat de uitdrukking daarvan om zoo te zeggen een gemeenplaats is geworden, en in ieders mond bestorven ligt. Het bewijs voor de gegrondheid van deze vrees moet nog geleverd worden. Sedert de laatste 30 jaren toch is nimmer op andere wijze beproefd matrozen voor de zeemacht aan te werven, dan langs den langen weg door de Kweekschool voor Zeevaart.

Is deze vrees dan wel gemotiveerd? Is het leven van den Nederlandschen zeeman van dien aard dat, op den leeftijd des onderscheids gekomen, men het met weerzin den rug zou toedraaien? Mij is het onmogelijk dat aan te nemen. Doch bleek bij eene proefneming zulks werkelijk het geval te zijn, is dan daarmede niet het bewijs geleverd, dat „there is something rotten in the navy" en is het dan niet urgent noodig, dat naar de levensomstandigheden van den zeeman eens een ernstig en onpartijdig onderzoek worde ingesteld? Dit onderzoek zou tevens kunnen dienen tot opsporing van de oorzaken, die tot den minder goeden geest, die de laatste jaren in ons scheepsvolk is gevaren, geleid hebben, en zou dus op zichzelve reeds van groot nut kunnen zijn.

Doch hoe het zij, kinderen op 14-jarigen leeftijd voor 14 jaar een onherroepelijk contract te laten sluiten, waarbij zij geen of een zeer flauw denkbeeld hebben van den werkelijken aard van en de ontberingen verbonden aan den werkkring dien zij kiezen, is uit een moreel oogpunt te veroordeelen en daarmede mag en behoeft ook met ernstigen wil tot verandering niet worden voortgegaan.

De gewone fout van ons Nederlanders „to be penny-wise and pound-foolish", gevoegd bij de sleur, waarmede helaas moeilijk schijnt gebroken te kunnen worden, speelt ons ook hier wederom parten. Oogenschijnlijk is onze wijze van opleiding goedkoop, de jongens krijgen bij in dienst treden immers geen handgeld. Dat lijkt zoo mooi, in werkelijkheid evenwel is dit stelsel zeer duur.

Het is waarlijk niet moeilijk om zulks te bewijzen; laten wij daarvoor eens nagaan wat een jongeling van zijn 14e tot zijn 20e jaar aan de Marine kost. Deze 20-jarige leeftijd is niet willekeurig genomen. Uit de omstandigheid dat de Nederlander op dien leeftijd zijn militieplichten moet vervullen, mag worden afgeleid dat hij ook dan eerst wordt beschouwd den mannelijken leeftijd te hebben bereikt.

Nemen wij als voorbeeld een jongen die op 14-jarigen leeftijd te Leiden in dienst treedt en dat hij is:

Van	14—16½-jar.	leeftijd	jongen	d. i. 30 mnd.	à	*f* 8	= *f* 240
„	16½—18-jar.	„	lichtm.	d. i. 18 „	à	„ 10	= „ 180
„	18—20-jar.	„	mtr. 3e kl.	d. i. 24 „	à	„ 14	= „ 336

Transp. *f* 756
Voeding gedurende 6 jaren à pl. m. *f* 0.50 per dag „ 1095

te zamen *f* 1851

Wanneer men er met deze som af was, dan kon het er nog mee door, doch in werkelijkheid is zulks geenszins het geval.

Voor subsidie aan de Kweekschool voor Zeevaart, voor kosten van personeel dezer inrichting, voor idem „Admiraal van Wassenaer", „Nautilus" en „Buffel" komt gezamenlijk een bedrag van ruim *f* 400.000 [1]) op de Marinebegrooting voor en voor deze aanzienlijke som levert deze aaneenschakeling van opleidingen jaarlijks aan de Marine 200 à 250 lichtmatrozen, kinderen van 16-, hoogstens 17-jarigen leeftijd.

Zou het te veel geschat zijn wanneer men aanneemt dat een 21-jarig matroos behalve bovengenoemde som van *f* 1851 over de eerste 6 dienstjaren als aandeel in de kosten voor zijne opleiding den lande nog *f* 2149 kost en alzoo *f* 4000 zal zijn uitgegeven om hem zoover te krijgen? Het is waarlijk niet gewaagd als ik beweer dat deze som in werkelijkheid niet onaanzienlijk zal worden overtroffen. Doch laten wij om onze gedachten te bepalen *f* 4000 als goed aannemen, dan heeft de Marine daarvoor eindelijk een man die het land 6 jaren zal hebben te dienen, alzoo tegen een premie van *f* 666 's jaars.

Tegen deze redeneering zal natuurlijk door bewonderaars van ons opleidingssysteem of door hen die dit op de bekende utiliteitsgronden trachten te verdedigen, worden aangevoerd, dat in die ruim *f* 400.000 ook de soldijen enz. van het bij de opleiding geplaatste personeel begrepen is. Ja, natuurlijk is zulks het geval, maar daarop rijst onmiddellijk de vraag: Zouden al die personen voor de Marine en voor zichzelve niet op veel nuttiger wijze zijn te gebruiken? Of zou men meenen dat het voor al die officieren en onderofficieren en vooral voor deze laatsten, zoo nuttig en dienstig is een groot gedeelte van hun diensttijd met kinderen om te gaan?

Ik ben zoo vrij die opleidingen als de kanker voor den militairen zin bij onze Marine te beschouwen. Dat voortdurend omgaan met kinderen is de oorzaak van het gebrek aan strambeid bij den Ned. zeeman. Wat dit aangaat kan men toch van kinderen niet redelijkerwijs eischen wat men van mannen moet eischen. Er zit dan ook, als gevolg van dat te veel omgaan met jongelingen, in velen onzer onderofficieren een soort goedigheid, die als ontaarding van waren militairen zin meest worden aangemerkt, doch aan deze personen niet ten kwade kan worden geduid. Strambeid in den dienst paart zich overigens zeer goed aan gezonde humaniteit, gemoedelijkheid en goedigheid zonder slapheid, waaraan helaas onze zeeman lijdt.

[1]) In dit bedrag is niet begrepen wat de opleidingsschepen jaarlijks aan onderhoud kosten.

De opleiding der jongens neemt voortdurend de diensten van 4 hoofd- en 13 subalterne zeeofficieren in beslag en dat terwijl men steeds over gebrek aan zeeofficieren hoort klagen. Aan dezen kapstok worden allerlei nuttige zaken opgehangen. Om maar eens een greep te doen:

Hoe menigmaal werd niet door bevoegde marine-schrijvers de wenschelijkheid van de oprichting van eene inrichting voor hooger maritiem onderwijs bepleit? Ook in de Tweede Kamer der S. G. werd dit onderwerp meermalen aangeroerd. Steeds stuitte de instelling van dit zeer wenschelijke instituut af op gebrek aan personeel. Er werd dan wel beweerd dat wij zooiets niet strikt noodig hadden, doch waar bij andere zeemachten dergelijke inrichtingen bestaan en wij ons in andere opzichten dikwijls star zitten te turen op hetgeen de groote natiën doen, moet het bewijs nog geleverd worden dat wij er wel buiten kunnen.

Het bezoeken van inrichtingen voor electrotechnisch onderwijs, het meemaken van gymnastiek-cursussen zijn ook zaken waartoe den zeeofficier meer en gemakkelijker de gelegenheid moest kunnen worden geboden. Beiden zouden de Marine ten goede komen. Het behoorlijk voltallig houden der Etat-majors onzer oorlogsschepen kost dan ook den chef van het personeel heel wat hoofdbrekens (de „Evertsen" was bij haar bezoek aan Antwerpen voor pl. m. 50 % door officieren der marine-reserve bemand).

Altijd is er gebrek aan officierspersoneel, omdat naar mijn bescheiden meening dat personeel voor een gedeelte wordt misbruikt bij al die opleidingen. Het is dan ook hoog tijd dat het personeel-vraagstuk eens ernstig onder de oogen wordt gezien, maar dan geen lapwerk verricht, maar waar noodig radicaal gebroken met bestaande toestanden en m. i. dan beginnen bij de Kweekschool voor Zeevaart.

Deze inrichting heeft voornamelijk haar ontstaan te danken aan motieven van philanthropischen aard; de gedachte die bij de oprichting voorzat was „men houdt er wat proletariërs mee van de straat" en de Marine wordt daarna ge- of liever gezegd misbruikt om ze verder onder dak te brengen. De ondervinding leert thans voldoende dat de delinquenten zelve daarvoor allesbehalve dankbaar zijn. In een land waar een leerplichtwet bestaat is dit soort philanthropie misplaatst en is zulks in hooge mate het geval wanneer zoo'n lang dienstverband van 14 jaren voor kinderen van 14-jarigen leeftijd daarvan het gevolg is.

Weet een jongen van dien leeftijd wat hij doet als hij zich voor 14 jaren verbindt? Wat weet zoo'n kind van de wereld en de plus forte raison, wat weet hij van het zeemansleven af? welks poëzie, dank zij stoom en electriciteit, vrij wel verdwenen is. Te verwonderen is het dan ook dat tegen dit stelsel niet reeds lang krachtig stemmen zijn opgegaan. Te denken geeft het zeker dat de toeloop van physiek geschikte jongens minder sterk is dan in vroegere jaren. Is zulks een gevolg van betere

sociale toestanden onder dat deel der bevolking waaruit de jongens gewoonlijk voortkomen? Dan is zulks een verblijdend teeken, maar is dat dan niet tevens eene ernstige critiek op het marinebeleid in deze?

Om den toeloop te bevorderen moet men thans tot kunstmiddelen overgaan, als: eenigszins de hand lichten met lichaamsmaat, voorwaardelijke goedkeuring en dergelijke.

Een voor de zeemacht verderfelijk gevolg van dit systeem is nog het volgende. Een jongen op 14-jarigen leeftijd in dienst getreden heeft natuurlijk nog geen ambacht grondig geleerd. Uit een humanitair oogpunt is men natuurlijkerwijs steeds huiverig een Marine-schepeling, die zich misdraagt en op wiens diensten feitelijk geen prijs meer wordt gesteld, uit de zeemacht te verwijderen, zoo'n persoon staat dan in de letterlijke beteekenis van het woord „op straat". De keerzijde der medaille is dan ook, dat er in de Marine verscheidene individuen rondloopen die er feitelijk niet in thuis behooren, omdat men zedelijk verplicht is, het zoo lang mogelijk met hen te probeeren.

Dat de bemanning onzer oorlogsschepen als gevolg van dit stelsel voor een te groot gedeelte uit te jeugdige personen bestaat, laat zich gereedelijk verklaren.

Wanneer men de raming der gemiddelde sterkte uit de Bijlage F der Staatsbegrooting van Hoofdstuk VI dienstjaar 1899 neemt (dit stuk is toevallig in mijn bezit en dus willekeurig genomen), dan blijkt daaruit dat het matrozenpersoneel bestaat uit:

775	matrozen 1e klasse	pl. m.	23.5 %
680	„ 2e „	„	20 „
880	„ 3e „	„	26 „
306	lichtmatrozen	„	9.5 „
700	jongens	„	21 „
3280		totaal	100 %

Wanneer men nu aanneemt dat een schepeling van middelmatige bevattelijkheid en van goed gedrag het op zijn 20e jaar gemakkelijk tot matroos 2e kl. kan brengen, dan volgt daaruit dat 76.5 % [1]) van het geheele aantal matrozen zijn van minder waardig gehalte; hetzij wegens te jeugdigen leeftijd en dus wegens gebrek aan physieke kracht, hetzij wegens onvoldoenden ijver en geschiktheid. Aannemende dat 15 % tot de eerste categorie behooren, dan maakt dat een getal van pl. m. 1376 matr. 3e kl., lichtmatrozen en jongens of 42 % der geheele sterkte uit, waarvan geen mannenwerk kan verwacht worden. Van de resteerende 20 % mag gerust worden aangenomen, dat een vrij aardig percentage tot de ongeschikten behooren, die beter uit den dienst verwijderd waren, en van wie de geheele opleidingskosten als weggeworpen geld kunnen worden beschouwd. Wanneer men nu

1) Voor deze 1886 personen wordt, toch een voedingsgeld als voor volwassenen uitgetrokken, bijna pl. m. f 380,000 's jaars.

in deze beschouwing de 700 jongens buiten rekening laat, als dienende zij nog niet op de actieve vloot, dan krijgt men:

matr. 1e kl.	matr. 2e kl.	matr. 3e kl.	lichtmatr.
pl. m. 30 %	pl. m. 25 %	pl. m. 33 %	pl. m. 11.8 %

wordt het percentage minderwaardigen 44.8 % en bovenstaande redeneering volgende, zal dus 33.6 % der bemanningen zijn jongelingen beneden de 20 jaar. Wanneer men nu in aanmerking neemt dat voor de verschillende opleidingen heel wat volwassen matrozen aan den gewonen dienst worden onttrokken, dan mag gerust worden aangenomen dat minstens 33.6 % der bemanningen uit physiek onvoldoend ontwikkelde personen bestaan. Zou men zich bij de koopvaardij met eene dergelijke ongunstige verhouding tevreden stellen? Het zal na het bovenstaande onnoodig zijn nader aan te toonen dat ons stelsel duur is en dat men in geen enkel opzicht waar voor zijn geld krijgt. Waren alle matrozen mannen, zouden dan de bemanningen wellicht kunnen worden verkleind? Zou dan voor ieder schepeling aan boord van een schip niet betrekkelijk meer ruimte beschikbaar komen, en ware op die manier aan boord niet eenige meerdere comfort te scheppen?

Eindelijk is nog een nadeel van dit te vroeg in dienst komen, dat het voor een schepeling te lang duurt alvorens hij tot eenigen graad kan opklimmen. Op zijn gunstigst kan men wel zeggen dat daarvoor 8 dienstjaren noodig zijn. En is het niet wat heel veel van iemand gevergd om 8 jaren te moeten hunkeren naar den hoogen (?) korporaalsgraad?

Uit het bovenstaande blijkt, dat het mindere marinepersoneel in hoofdzaak gerecruteerd wordt uit 14-jarige kinderen, wier ouders veelal in ongunstige levensomstandigheden verkeeren en het mitsdien om de eene of andere reden gewenscht vinden zich van den jongen te ontdoen. Tot een dergelijke wijze van handelen gaat de gezeten werkman over het algemeen niet over, met uitzondering van enkelen, wier zoons een bepaalde roeping voor het zeemansvak gevoelen.

Ik wensch nu eens na te gaan of het werkelijk tot de onmogelijkheden behoort, uit eene andere klasse der bevolking onze oorlogsmatrozen te recruteeren en wensch daartoe de aandacht te vestigen op dat deel der bevolking, waaruit voor het meerendeel de zeemilitie voortkomt.

De zeemilitie bestaat over het algmeen uit stoere flinke jonge mannen, voor een groot deel voortgekomen uit de visschers en binnenschippersbevolking. Wanneer men onbevooroordeeld met dit personeel heeft kennis gemaakt, dan zal men tot de overtuiging zijn gekomen, dat het — behoudens enkelen — prachtig menschenmateriaal is. Hoe zou het ook anders mogelijk zijn? Het zijn veelal mannen die van kindsbeen in het zeemansvak of in een annex bedrijf, practisch werkzaam zijn geweest. Hun hoofden zijn niet van het 14e levensjaar af vermoeid met allerlei nuttige (?) theorieën; de practijk was hun deel.

Verscheidenen onder hen hebben de gevaren van het zeemansleven onder de oogen gezien en hebben dus reeds met den ernst des levens kennis gemaakt. Zij hebben geleerd in moeielijke omstandigheden te handelen; bij de visscherij of binnenschipperij werd van hen op jeugdigen leeftijd al heel wat gevergd. Zij zijn dan ook gehard en gewend om te gehoorzamen. Zij weten dat van het al of niet op het juiste oogenblik uitvoeren der gegeven bevelen, veel — ja zeer veel — kan afhangen. Dat leert men niet met theorietjes, en exercitietjes die bij de opleidingen veelal gehouden worden om den tijd van de jongensjaren door te komen. In één woord die menschen hebben geleerd de handen uit de mouwen te steken, zij zijn dan ook in geen enkel opzicht verwend, met het gevolg, dat zij zich aan boord onzer oorlogsschepen merkwaardig snel tehuis gevoelen.

Ligt in deze richting niet de weg die moet worden ingeslagen om onze matrozen te recruteeren? en zou het althans niet zeer wenschelijk zijn in deze richting eens een ernstige proef te nemen?

Een schets voor een zoodanige proef zou kunnen zijn:

Geef jaarlijks aan een zeker aantal zeemiliciens na afloop van hun eersten oefeningstijd (dus op een tijd dat zij als mannen op leeftijd des onderscheids eenigszins over het leven van den oorlogsmatroos kunnen oordeelen) de gelegenheid, om voor een tijd van bijv. 5 jaren een vaste verbintenis bij de zeemacht aan te gaan. Allen die het na dit 5-jarig verband niet tot een zekere hoogte gebracht hebben of in het algemeen niet toonen lust en ijver in hun werk te bezitten, op wier behoud door de zeemacht dus verder geen prijs wordt gesteld, verlaten alsdan de Marine. Hun wordt alsdan uitgekeerd een vooraf vast te stellen som, stel *f* 600 tot *f* 1000. Men behoeft waarlijk met deze som niet schriel te zijn, in aanmerking nemende wat bij het vigeerende stelsel een jongeling op 20-jarigen leeftijd de Marine reeds heeft gekost. Voor dezen toch was de premie *f* 375 's jaars; voor de gewezen zeemiliciens zou deze slechts *f* 125 of *f* 200 per jaar bedragen, naarmate de contractpremie *f* 600 of *f* 1000 zijn zou. In geval van overlijden wordt deze som natuurlijk aan de rechtmatige erfgenamen uitgekeerd en alleen in geval van ontslag uit den dienst wegens wangedrag wordt het recht op de premie verloren. Aan hen die na hun eerste dienstverband blijven doordienen wordt de bedoelde som op een spaarbankboekje uitgekeerd.

Men zal op deze wijze vermoedelijk personen aan de Marine verbinden die tot op zekere hoogte uit de gezeten burgerij zijn voortgekomen, en die, dank zij de leerplichtwet, voldoende intellectueel ontwikkeld zijn om als marine-matroos nuttig werkzaam te kunnen zijn, en wordt vanzelf van de vloot schijngeleerdheid gebannen, waaruit nog nimmer iets goeds voortkwam.

De personen die na 5 jaren de Marine verlaten, treden daarna gedurende 5 jaren in de z.g. marine-reserve, ontvangen daar-

voor jaarlijks nog een kleine toelage, waarvoor op hen alleen de verplichting rust in oorlogstijd onder de wapenen te komen. Herhalingsoefeningen zijn overbodig, want van iemand die achtereenvolgende 5 jaren gediend heeft, moet redelijkerwijs verwacht worden dat hij de eerste 5 jaren nog goed bruikbaar blijft.

Uit de onder deze voorwaarden aangenomen schepelingen waren te vormen torpedisten en artilleristen, evenwel geheel in practischen zin. Theorie moet zooveel mogelijk vermeden worden en alleen met hen, die intellectueel uitmunten, kan daarin verder worden gegaan, bepaald met de bedoeling om hen voor den korporaalsrang te bekwamen. De opleiding tot torpedist en kanonnier zoude dan niet zoo lang behoeven te duren als thans. Van zenuwachtige menschen met een onjuist oog maakt men toch nimmer een goed kanonnier en van menschen met natuurlijken aanleg en goeden wil is een veel kortere tijd dan thans daarvoor gebruikt wordt zeker voldoende. Degenen die de geschiktheid voor hoogeren graad bezitten, zouden in 2, uiterlijk 3 jaar den korporaalsrang moeten kunnen bereiken. Van deze gegradueerden zullen ongetwijfeld de meesten blijven doordienen, de lust om naar bom of tjalk terug te keeren zal dan vermoedelijk niet groot blijken.

Het is haast niet denkbaar dat er niet voor vele zeemiliciens eene groote aantrekkelijkheid zou bestaan onder zulke gunstige voorwaarden een dienstverband van 5 jaren aan te gaan. Dit is tenminste een afzienbaar tijdperk en gesteld zij wenschen dan in de burgermaatschappij terug te keeren, hoeveel gemakkelijker wordt hun de strijd om het bestaan niet gemaakt. Zij verstaan een vak en kunnen een aardig kapitaaltje bezitten.

Na het eindigen van het eerste dienstverband wordt zulks voor hen die blijven doordienen, telkens voor 5 of 3 jaren verlengd, totdat zij als sergeant onderofficier in het vaste korps met onbepaald dienstverband blijven doordienen, tot het tijdstip voor pensionneering aanbreekt. Zou men op deze wijze niet een financieel krachtigen onderofficiersstand scheppen? En welk degelijk argument kan tegen een proefneming in deze richting worden aangevoerd?

Men zal wellicht theoretisch minder ontwikkelde onderofficieren krijgen, maar laten wij toch niet vergeten dat tegenwoordig onder de vlag van theoretische ontwikkeling veel contrabande in den vorm van schijngeleerdheid en pedanterie wordt binnengesmokkeld. Wij zullen evenwel per sé krijgen practischer menschen, met zeer vermoedelijk onbevangener kijk op de zaken en meer gezond oordeel.

Wat het aanvangssalaris van de aldus aangeworven matrozen moet zijn? Deze vraag kan ik niet beantwoorden, alleen moet worden voorop gesteld dat de menschen goed betaald moeten worden. De traktementenstaten zullen wellicht nogmaals, maar thans in hun geheel moeten worden herzien. Bij stukjes en brokjes heeft zulks in den loop der tijden plaats gehad. Dat

door de onderhoudskosten van voor oorlogsgebruik onwaardig materieel zullen verminderen, en tevens heel wat officiers- en onderofficiers-personeel disponibel komt.

De geest onder het scheepsvolk zal verbeteren, doordat men geen personeel meer in dienst heeft met een veel te lang dienstverband, juist in de vlegeljaren, wanneer de jongeling zoo bijzonder ontvankelijk is voor slechte invloeden en slechte raadgevingen; 12 jaren dienstverband is op 16-jarigen leeftijd een onafzienbaar tijdperk.

Het pensioenbudget zal verminderen: 1°. doordat mag worden aangenomen dat betrekkelijk een groot gedeelte der schepelingen na hun eerste dienstverband de marine zal verlaten; 2°. omdat zij die blijven doordienen, op het tijdstip dat recht op pensioen is verkregen, 6 jaren minder diensttijd kunnen doen gelden.

Men krijgt den oorlogsmatroos vermoedelijk uit een klasse der maatschappij, die meer met de zee in betrekking staat, en reeds in de burgermaatschappij leerde dat men alleen met werken aan den kost kan komen. Men zal op deze wijze als vanzelf scheppen een flinke, krachtig en goed geoefende marine-reserve en eindelijk: de marine zal verlost worden van een mopperig personeel, dat op te jeugdigen leeftijd oude-mannen-allures heeft en verdronken is vóórdat het water gezien heeft; het natuurlijk gevolg van een ongezond recruteeringstelsel, dat hierdoor zichzelf veroordeelt.

Wanneer eenmaal het hier ontwikkelde stelsel mogelijk mocht blijken, dan zal het wellicht gewenscht zijn toch nog een klein contingent, bijv. 5 of hoogstens 10% der geheele sterkte niet te boven gaande, in dienst te nemen, in den geest als in Kampen voor de landmacht geschiedt. In geen geval zouden deze jongelieden jonger dan 16 jaar behooren te zijn en flink physiek en behoorlijk intellectueel aangelegd. Onder de eene of andere benaming zouden zij als adspirant-onderofficieren in dienst moeten treden, om de eerste 2 jaren den gewonen scheepsdienst mede te loopen om goed scheepswijs te worden. Wanneer blijkt dat het er bij hen niet in zit, moet het marinebestuur op ieder oogenblik het recht hebben hen in de burgermaatschappij terug te zenden. Zij dienen zonder dienstverband en het zou bepaald moeten beschouwd worden als een weg om tot scheepsonderofficier op te klimmen. Uit deze categorie van jongelui zouden stuurlieden, botteliers, schrijvers, en zoo zij daartoe aanleg bezitten, eventueel kwartiermeesters of korporaal-konstabels te maken zijn. Na een 3-jarig verblijf aan boord der schepen in den graad van lichtmatroos, zou men ze op een actief schip kunnen vereenigen tot verdere opleiding. Het behoeft wel niet nader gezegd dat ook bij de theoretische opleiding alle mogelijke schijngeleerdheid dient vermeden te worden, om hen tot flinke, gezond denkende en werkende personen te vormen. Zooals de toestand van het

personeel thans is, kan hij onmogelijk blijven, verandering moet er komen en wanneer deze regelen daartoe op eenigerlei wijze kunnen bijdragen, tot heil der marine en ten zegen van ons dierbaar vaderland, dan vindt schrijver dezes daarin algeheele satisfactie.

De oud-luit. ter zee

Den Haag, April 1903. J. JONCKHEER.

„Algemeen Handelsblad" van 24 April 1903.

De recruteering onzer Marinematrozen. — Het onder bovenstaanden titel geschreven artikel van den oud-luitenant ter zee JONCKHEER zal wel door ieder zee-officier met groote belangstelling zijn gelezen.

De vraag toch hoe onze vloot doorloopend te voorzien van voldoend en goed personeel is zoo gewichtig, dat zij volgens mij boven alle andere vragen de marine betreffende den voorrang verdient.

Als wij als vaststaande mogen aannemen, dat het personeel van de vloot niet zoodanig is als wij het zouden wenschen, dan dringt vanzelf de vraag zich aan ons op: Wat is de oorzaak van dien min gewenschten toestand?

In het kort samengevat komt het er op neer, dat de heer JONCKHEER die vraag beantwoordt door te zeggen „de schuld van dien min gewenschten toestand ligt aan de wijze waarop onze matrozen gerecruteerd worden.

Die recruteering geschiedt op te jeugdigen leeftijd en is daarom te veroordeelen."

Ik wil hem in de ontwikkeling zijner denkbeelden niet op den voet volgen, niet de vraag behandelen, of wellicht niet de fout geheel ergens anders schuilt. Dat onderwerp is zoo ingewikkeld, dat het naar mijn bescheiden meening niet geschikt is voor behandeling in een dagblad.

Dat onderwerp behoort thuis bij den Minister en zijne raadslieden en het moet mij van het hart, dat ik het betreur en dat het mij verwondert, dat de heer JONCKHEER, die nog maar sinds kort de marine verliet, oogenschijnlijk geen gelegenheid heeft gehad, om, hetzij als adjudant van een vlootvoogd, hetzij nog zeer onlangs als adjudant van den minister van marine, zijn denkbeelden ter overweging te geven.

Moet ik uit het feit, dat de behandeling van eene zoo gewichtige quaestie nu geschiedt in een courant, afleiden, dat hij, zoo na aan het vuur zittende, geen gehoor heeft kunnen krijgen voor het onder de oogen zien van quaestiën, die een levensbelang voor de marine mogen genoemd worden?

Dat zou ik niet alleen betreuren, maar ontmoedigen zou het mij, want wat moeten ik en anderen dan wel verwachten van het lot onzer min gewichtige voorstellen en beschouwingen, als het Departement doof blijft voor ernstige overwegingen van officieren, die aan het Departement zijn.

Hoe dit zij, ik hoop van harte, dat het artikel van den

heer JONCKHEER, al ben ik het in vele opzichten er niet mee eens, een punt van ernstige studie moge uitmaken. Het zou mij niet verbazen als men, de hoofdzaken van zijn betoog tot uitgangspunt kiezende, een regeling zou kunnen invoeren die goede vruchten kan afwerpen voor de marine, zij het ook niet in zoo groote mate, als de schrijver het zich voorstelt.

De hoofdreden, die mij een gevolg geven aan zijn ideeën aanlokkelijk maakt, is het feit, dat een proef met zijne denkbeelden zoo gemakkelijk en op zoo weinig kostbare wijze kan genomen worden.

Ongetwijfeld is de wijze waarop onze vloot van matrozen voorzien wordt, duur. Dat kan niet anders. Leerjaren kosten geld en veel geld. Neemt men dus een kind in dienst, dan is er een zekere som besteed alvorens dat kind matroos is. Dat geld wordt gedeeltelijk bespaard als men een volwassen man als matroos in dienst neemt. Nu geloof ik, dat het niet anders dan empirisch uit te maken is, of de man van 20 jaar, dien JONCKHEER een matrozenpak aantrekt, minder geschikt, even geschikt of geschikter zal zijn dan de man, die nu op 20jarigen leeftijd dat matrozenpak draagt.

Maar nemen wij aan het ongunstigste geval, dat hij minder geschikt is, dan geloof ik, dat het niet zooveel minder zal zijn, dat het nemen eener weinig kostbare proef niet alleszins aan te bevelen zou zijn.

Eene andere vraag is of er bij de 600 miliciens, die jaarlijks geoefend worden een voldoend getal zal zijn, die lust hebben en geschikt zijn om op de wijze als de heer JONCKHEER het zich voorstelt in dienst te komen.

Hoevelen zouden er dan moeten zijn?

Nu komen er jaarlijks 250 jongens van de opleiding die 14 jaren in dienst blijven. Globaal geschat zijn er dus $14 \times 250 = 3500$ matrozen tegelijk in dienst. Dat komt vrij wel overeen met wat de heer JONCKHEER opgeeft over 1899, nl. 3280.

Volgens des heeren JONCKHEER's rekening kunnen daar 700 jongens afvallen, zoodat er 2580 overblijven.

Om dus die 2580 te betrekken uit de 600 miliciens zullen er, als men rekent op een dienstverband van 5 jaren, jaarlijks 500 miliciens moeten teekenen. De vraag hoevelen er zullen bijteekenen, als zij op 25jarigen leeftijd met van *f* 600 tot *f* 1000 in de handen de burgermaatschappij kunnen instappen, moet door de ondervinding beantwoord worden. Dat aantal komt natuurlijk in mindering van de 500 die ieder jaar teekenen moeten. Als wij aannemen dat de helft zal prefereeren de *f* 600 tot *f* 1000 op een spaarbankboekje te zetten en matroos te blijven, dan moeten er jaarlijks toch nog 250 van de 600 teekenen. De ondervinding zal moeten leeren of dat mogelijk zal blijken.

Doch ik ben bezig te doen wat ik zeide niet te wenschen, nl. de denkbeelden in het artikel aan een bespreking te onderwerpen.

Wat ik wenschte te doen, is opkomen tegen de wijze waarop enkele zaken in des heeren Jonckheer's betoog worden behandeld.

In 't algemeen maakt de heer Jonckheer zich een beetje schuldig aan de fout van zoo velen, nl. overdrijven, d. w. z. overdreven mooi voorstellen wat hij zich als gewenscht denkt, overdreven zwart wat hij minder goed vindt.

En dat is waarlijk te betreuren, omdat overdrijving altijd schaadt aan eene goede zaak, die men voorstaat.

De schildering, die de heer Jonckheer omtrent het gehalte der zeemilitie ons geeft, doet eenigszins denken aan een ideaal toestand en hoewel ik nu met hem van overtuiging ben, dat in de zeemilitie vele zeer geschikte elementen schuilen, in verschillende opzichten valt een vergelijking tusschen hen en de vrijwilligers in 't voordeel der laatsten uit. Een der redenen bv. waarom een milicien zoo geschikt is, is dat hij zelden behoeft gestraft en bijna altijd zijn best doet. Maar hoe komt dat? Omdat de mogelijkheid om maar een dag langer in dienst te moeten blijven als hij minder geschikt is hem als een schrikbeeld voor oogen staat. Uit die wetenschap mogen wij toch zeker niet afleiden dat de lust om dienst te nemen als vrijwilliger zoo buitengewoon groot zal zijn.

Aan den anderen kant geeft de heer Jonckheer te veel voet aan zijne beschouwingen omtrent schijngeleerdheid, pedanterie en dergelijke van onze tegenwoordige schepelingen.

Overdreven en daardoor minder juist is het om aan den eenen kant te spreken van kinderen van 17 jaar en aan den anderen kant van „mannen" van 20 jaar, die reeds kennis hebben gemaakt met den ernst des levens [1]. Vooreerst zijn die kinderen van 17 jaar niet hoogstens 17, maar gemiddeld 17 en hoogstens 18½ jaar.

De jongens [illegible] aan de Kweekschool in dienst tusschen [illegible] en 16 jaar, de meesten op [illegible] jaar. De jongsten zijn dus na hunnen leertijd van [illegible] jaar 16 jaar; de oudsten [illegible] jaar (het kan zijn [illegible]) en gemiddeld is het 17 jaar. Ik geloof dus dat het juister ware geweest te spreken van jongelingen van 17 en dikwijls flinke jonge mannen van 18½ jaar. Ten minste als [illegible] al mannen worden genoemd. De overgang van kind tot man zou anders wel wat vlug zijn.

Eveneens is het volgende overdreven en daarom niet juist:

„Bij het schoolonderwijs, dat te Leiden en op de „Wassenaar" de hoofdschotel was, wordt natuurlijk niets nagelaten om den [illegible] in den [illegible] op te wekken. Wat is natuurlijker dan dat daarbij de hulp wordt ingeroepen van ons roemrijk verleden [illegible]. Worden in de [illegible] daardoor niet illusies opgewekt, die nimmer verwezenlijkt worden en is een [illegible] uit den [illegible] op [illegible] leeftijd wel in staat eenigszins behoorlijk [illegible] te [illegible] met 't voorheen en thans? Begrijpt hij dan al dat de tijd voorbij is, dat men

1) De spatiëering is van mij.

van touwslagersjongen opklimt tot admiraal der vloot? Ook in de liederen die ze leeren zingen speelt natuurlijk ons heldentijdperk ter zee een voorname rol.

„Men begrijpe mij goed, het is geenszins mijne bedoeling dat roemrijk verleden weg te moffelen, maar laten wij het toch vooral niet gebruiken als machine de guerre om — ja laat ik het maar eerlijk zeggen — om kinderen tot op zekere hoogte te misleiden, natuurlijk niet willens en wetens, maar onbewust en ongemerkt. Mij dunkt van de traditie wordt hier wederom, zooals zoo menigmaal bij de zeemacht, een misplaatst gebruik gemaakt. „Het klimmen in de masten van Holland's rappe gasten" speelt in die liederen een te groote rol."

Vooreerst is het schoolonderwijs niet de hoofdschotel. Te Leiden krijgen de jongens, die bij hunne aankomst het meeste weten van lezen, schrijven en rekenen, 6 à 7 uren, de overigen 9 à 10 uren schoolles per week, terwijl alle overige lessen van 9–11½ en van halftwee tot 4 en van 6 tot 7, dus $7 \times 6 = 42$, verminderd met die schoollesuren dat is allerminst 32 uren per week worden besteed aan gymnastiek, infanterie-oefeningen, roeien, enteren, voetbalspelen, splitsen en knoopen, plunjes-wasschen, plunjeparade enz. En bij dat schoolonderwijs wordt nu geen enkele poging aangewend, om bij de jongens lust in den zeedienst op te wekken en daarmede vervalt, wat de heer Jonckheer als natuurlijk vooropstelt, dat de hulp van ons roemrijk verleden bij dat opwekken te zeer wordt ingeroepen.

Slechts op de „Wassenaer" wordt les in geschiedenis gegeven, zeker niet meer en op andere wijze dan op eenige lagere school en is het dan niet, op zijn zachtst uitgedrukt, overdreven als men zegt, dat daarmede illusies worden opgewekt in die kinderhersens, die nimmer verwezenlijkt kunnen worden? En waarvoor die tirade, dat een kind uit den kleinen burgerstand op 15-jarigen leeftijd niet in staat is rekening te houden met voorheen en thans?

Dat kan geen enkel kind van 15 jaren, noch een uit den kleinen, noch een uit den deftigen burgerstand. En de vraag op welken leeftijd een matroos in dienst moet worden genomen hangt toch niet af van het oogenblik, waarop hij begrijpt dat men niet meer van touwslagersjongen admiraal van de vloot kan worden.

Het maakt zoo den indruk alsof de bedoeling is dat dergelijke middelen gebruikt worden om illusies op te wekken en dat weet de heer Jonckheer toch wel dat niet geschiedt.

En die geheele redeneering lijkt zoo onschuldig, maar ze is het niet. Het zeggen toch, dat niet willens en wetens die kinderen worden misleid, heeft niet veel zin, nadat eerst gezegd is, dat bij het schoolonderwijs de hulp van ons roemrijk verleden wordt te baat genomen, om illusies op te wekken, die niet verwezenlijkt worden. Als dat zoo gebeurde, dan zou het wèl willens en wetens zijn. En de indrukmakende kracht, die uit moet gaan van de zeemansliederen van Louwerse, Brandts

[illegible], Wage en enkele andere, wordt wel wat overschat.

Het zijn de liedjes die door massa's kinderen gezongen worden en als die zoo'n indruk moesten maken, dan zou de toeloop naar de Kweekschool zeker niet verminderen, maar te groot worden.

De quaestie van de [illegible] is ook al minder juist voorgesteld.

De Hollandsche marine is niet de eenige, die een varen met een zeilschip, zij het op beperkte schaal, noodig blijft vinden tot het kweeken van goede en noodige eigenschappen bij een matroos. Ik wil over de waarde dier opvatting niet twisten. Zoolang dat principe bestaat, is het toch hoogst noodzakelijk de jongens alvorens zij naar zee gaan te laten exerceeren in het tuig, ook al zal daar eene kleine uitzondering op moeten volgen.

Erger is het wat de heer [illegible] een beeld geeft van de Kweekschool voor Zeevaart.

Voorzeker is het inconsequent om den raad te geven om bij de behandeling van het personeel-vraagstuk geen lapwerk te verrichten, om dan in één adem te vervolgen: „met het bestaande radicaal breken en hoog inzetten bij de Kweekschool voor Zeevaart!".

Als men begint bij de Kweekschool en de rest laat zooals het was, zou men zeker lapwerk verrichten, of nog erger resultaten wegwerpen wat met veel moeite tot stand gebracht is, om niets beters in de plaats te stellen.

De Kweekschool toch maakt een integreerend deel uit van de wijze van opleiding en staat of valt met deze. Zullen de ideeën van den heer [illegible] eenmaal ingang vinden en een beter middel blijken om de vloot van goed personeel te voorzien, dan is er voor de Kweekschool geen plaats meer. Blijft daarentegen de organisatie, zooals ze nu is, dan zou het zeer bedenkelijk lapwerk zijn om de Kweekschool af te schaffen.

Maar het beeld dat van de Kweekschool gegeven wordt, bevat slechts halve waarheid, die in den mond van iemand, die zoo lang in de gelegenheid is geweest, om zich van alles goed op de hoogte te stellen, niet ver van onwaarheid is.

De heer [illegible] zegt:

„Deze inrichting heeft voornamelijk haar o n t s t a a n [1] te danken aan motieven van philanthropischen aard; de gedachte die bij de o p r i c h t i n g [1] voorzat was: „men houdt er wat proletariërs mee van de straat" en de marine wordt daarna gebruikt of liever gezegd misbruikt om ze verder onder dak te brengen."

Het eerste gedeelte is volmaakt of liever nog onvolmaakt waar, want de inrichting heeft niet voornamelijk maar uitsluitend haar ontstaan te danken aan motieven van philanthropischen aard.

Waar is het dat bij de oprichting de gedachte voorzat dat men er proletariërs mee van de straat zou houden, maar geheel

---

1) De spatiëering is van mij.

onjuist is het om het te doen voorkomen, alsof die gedachte nu nog voorzit en daardoor absoluut onjuist, dat nu de Marine misbruikt wordt om proletariërs onder dak te brengen.

Bijna 50 jaren geleden, dus vóór dat de tegenwoordige wijze van opleiding werd ingevoerd, werd om de bovengenoemde philanthropische reden de Kweekschool gesticht.

De Kweekschool werkte zooals zij meende te moeten doen in het belang der proletariërs en als zij, na aan die jongens eene opvoeding gegeven te hebben, er had die lust hadden in de marine, vroeg zij aan de Marine: Kunt gij ook jongens gebruiken? Die jongens werden dan geneeskundig en intellectueel onderzocht en bij bevredigende uitkomst in dienst genomen.

Deze toestand duurde tot '78, dus tot kort na de invoering der opleidingsschepen, en gaf vele jongens aan de Marine, die echter zoolang zij aan de Kweekschool waren niet in dienst waren.

De Kweekschool belette dan ook niet dat, toen de „Wassenaer" in dienst werd gesteld, jongens onmiddellijk voor de „Wassenaer" in dienst kwamen.

Deze wijze van jongens in dienst nemen had echter het nadeel, dat noch op de „Wassenaer", noch op de Kweekschool geregelde afdeelingen konden gevormd worden. De werving toch staat altijd open en dagelijks worden dus nieuwe jongens toegevoerd.

Het was dan ook naar mijn bescheiden meening zeer juist gezien van het Marinebestuur om, toen ook een opleidingsschip te Rotterdam in dienst kwam, eene wijziging in den toestand te brengen. Men zag in dat het noodig was eene afzonderlijke inrichting te hebben, waar de jongens in dienst kwamen, waar zij wat letterwijs, en zoo men wil wat scheepswijs gemaakt zouden worden, om ze daarna op gezette tijden tot afdeelingen gevormd, den eigenlijken opleidingscursus aan boord der opleidingsschepen te doen volgen.

Wat was natuurlijker dan dat het gouvernement daartoe het oog liet vallen op de Kweekschool, die in dat opzicht hare sporen reeds had verdiend?

Maar dan kon de Kweekschool niet doorgaan om alle jongens die *zij* beliefde op te nemen onder dak te brengen en zoo ontstond er een contract tusschen Marine en Kweekschool, waarbij de laatste zich verbond om geheel volgens de bij het reglement van werving gestelde eischen jongens na hunne in diensttreding op te nemen, ze op te voeden geheel volgens de voorschriften, die het marinebestuur zou voorschrijven, en onder leiding van militair personeel.

En die toestand bestaat nog. Geen jongen wordt op de Kweekschool aangenomen, die niet volgens de Marinevoorschriften daartoe geschikt is.

De Kweekschool heeft zoodoende een goed deel van haar philanthropisch karakter ingeboet, zij neemt niet op proletariërs in het belang van henzelven, maar slechts jongens die de Marine wenscht. Toch heeft het eene zeer goede zijde, dat het philan-

thropische niet geheel uit het karakter der Kweekschool is verdwenen.

Zoolang de matrozen, ook de z.g. matrozen volgens het systeem Boermann, uit de lagere volksklassen zullen gerecruteerd worden, zoolang zullen de belangen der Marine die der philanthropie raken.

Door tal van sub-commissies in den lande nu wordt, geheel belangeloos, aan jongens, die lust en aanleg hebben, de weg gewezen naar de Kweekschool; maar van die jongens worden alleen zij aangenomen, die volgens de voorschriften van het Marinebestuur mogen worden aangenomen. Dat wil zeggen alle jongens worden volgens reglement op den geneeskundigen dienst onderzocht en slechts zij worden toegelaten, die daartoe geheel geschikt zijn. Een percentage van gemiddeld 68 pCt. afkeuringen bewijst wel dat met dat keuringsreglement niet de hand wordt gelicht.

Bovendien wordt geen enkele jongen aangenomen, die strafrechterlijk gesproken, ook niet als matroos of bij de infanterie aan kunnen teekenen. Het is dan ook beslist onjuist, dat om den toeloop te bevorderen tot kunstmiddelen wordt overgegaan als: eenigszins de hand lichten met lichaamsmaat, voorwaardelijke goedkeuring en dergelijke.

Nooit wordt de hand gelicht met lichaamsmaat, of het moest eene zeldzame zijn, met welke dit ook zou geschieden met grooten toeloop. Er zijn voorschriften voor de lengtemaat, waarbij niet anders dan groeiers gemaakt kunnen worden.

Van 13½ – 14½ moet een jongen zijn lang 1.40 M.

Van 14½ – 15 moet hij zijn 1.45 M. enz.

Die jongen dus die vandaag 14½ jaar wordt en 1.41 M. lang is, viel gisteren in de termen en morgen niet. Als dat nu een flink ontwikkeld ventje is, dan wordt op die wijze wel eens de hand gelicht. Maar niet omdat de toeloop vermindert, al ware de toeloop nog zoo groot, zou het jammer zijn om dien jongen weg te zenden.

Ook de voorwaardelijke, beter tijdelijke goedkeuring is geen kunstmiddelen van physiek minder ontwikkelde jongens.

Het bestuur der Kweekschool is niet op de gedachte gekomen om dien maatregel voor te stellen omdat de toeloop vermindert; maar al ware dat de oorzaak, dan nog wordt er geen minderwaardig individu meer om aangenomen.

De bedoeling is deze (en dat kon de heer Boermann weten) u. kent een jongen, die op 't oogenblik dat hij zich aanmeldt niet geheel geschikt is, maar de officier van gezondheid denkt, dat hij over 6 maanden wel geschikt kan zijn, dan zei vroeger de off. v. gez.: „Kom jij over 6 m. maar terug”.

Velen kwamen natuurlijk niet terug en van hen die terug kwamen, was het duidelijk, dat ze meestal niet zoo geleefd hadden in die 6 m. dat de gezonde kans bestond, dat ze beter waren geworden.

Tegen die jongens wordt nu gezegd: „Je zal die kansen

verbeteren, ik zal je goed te eten geven, meer hygiënisch doen leven en zal ik je over 6 m. weer keuren. Heeft dan de reden tot ongeschiktverklaring opgehouden, dan kan je in dienst blijven, anders ontsla ik je." En die keuring na 6 m. is even streng als van alle andere jongens, desnoods nog strenger, omdat speciaal voor die jongens voorschriften zijn gegeven om hen voortdurend onder geneeskundige contrôle te houden.

Het woord „dergelijke" zou doen vermoeden dat andere kunstmiddelen worden toegepast, maar dat is niet zoo, er wordt geen enkel kunstmiddel toegepast.

Behalve de door mij genoemde overdrijvingen en minder juiste voorstellingen is de heer JONCKHEER m. i. ook wel wat overdreven in zijne opvattingen.

Over die opvattingen valt natuurlijk niet te discussiëeren, maar toch geloof ik, dat het schade doet aan zijn betoog, wanneer zoo apodictisch beweerd wordt:

„Doch hoe het zij, kinderen op 14-jarigen leeftijd voor 14 jaar een onherroepelijk contract te laten sluiten, waarbij zij geen of een zeer flauw denkbeeld hebben van den werkelijken aard van en de ontberingen verbonden aan den werkkring, dien zij kiezen, is uit een moreel oogpunt te veroordeelen en daarmede mag en behoeft ook met ernstigen wil tot verandering niet te worden voortgegaan."

Ik geef toe, dat het der overweging waard is of het bij de tegenwoordige maatschappelijke verhoudingen goed is, en in het belang van het individu en der Marine, om een jongen van 14 jaren zich 14 jaren te laten verbinden, maar de meening van hen, die om verschillende redenen daarin niet zoo'n groot bezwaar zien, heeft m. i. zooveel reden van bestaan, dat die stelling niet als een axioma behoeft te worden voorgesteld. Bij grondig onderzoek zou het wel eens kunnen blijken te zijn eene foutieve stelling.

Ergens anders heet het: „Weet een jongen van dien leeftijd wat hij doet, als hij zich voor 14 jaren verbindt? Wat weet zoo'n kind van de wereld en de plus forte raison: wat weet hij van het zeemansleven?"

Ik antwoord, die jongen weet er niets van, zoo min als de adelborst op 17-jarigen leeftijd weet, wat hem wachten zal, als hij zich verbindt, om als hij adelborst 1e klasse zal zijn geworden (op 21-jarigen leeftijd) het land 10 jaren te dienen (tot zijn 31ste).

Ook evenmin, als de jongen die op 14-jarigen leeftijd al besloten is om dokter of ingenieur te worden, weet wat er in die betrekkingen te koop is.

En ook evenmin zou ik willen zeggen dat de milicien van den heer JONCKHEER van 20 jaar (behalve misschien hij die op zee gevaren heeft) weet welke ontberingen hem wachten.

Maar is het daarom immoreel, dat het gouvernement, dat een kind van 14 jaren een behoorlijke opleiding geeft en er een gezond flink mensch van maakt, eenigen waarborg neemt,

dat dat kind, zoodra zijn opleiding voltooid is, de marine niet uitloopt, m. a. w. dat hij volgens de berekening van den heer JONCKHEERE na een leertijd van zes jaren nog 8 jaren rente produceert van het in hem gestoken kapitaal?

Ik geloof alweer, dat die quaestie niet zoodanig als een paal boven water staat, dat de immoraliteit er van als een axioma mag gedecreteerd worden.

Indien een grondig onderzoek werd ingesteld naar den minder goeden toestand van ons personeel en dat onderzoek bracht aan het licht, dat de oorzaak van het euvel heel ergens anders schuilde, dan zou het wellicht niet zoo heel onmogelijk zijn, dat, wanneer die schuldige oorzaken werden weggenomen, de geest zoodanig verbeterde, dat over eenigen tijd het tegenwoordig systeem nog zoo slecht niet zou gescholden worden.

In afwachting van de resultaten van dat onderzoek en van de maatregelen tot verbetering, zou ik het van harte toejuichen, dat inmiddels de denkbeelden van den heer JONCKHEERE in ernstige studie werden genomen en, als uit die voorstellen eene regeling zou voortkomen, die bleek te zijn in het belang van de Marine en daarmede van ons vaderland, dan voorzeker zal ik de eerste zijn, die den heer JONCKHEERE, al meende ik ook mij tegen enkele opvattingen te moeten verzetten, dankbaar zal zijn voor wat hij deed.

A. L. BOSMAN,

Leiden, April 1908. Kapitein-luitenant ter Zee, Directeur der Kweekschool voor Zeevaart.

„Algemeen Handelsblad", 27 April 1908.

Nogmaals „De recruteering onzer Marine-matrozen". — Ten einde met eenige regels te antwoorden op de opmerkingen door den kapitein-luitenant ter zee A. L. BOSMAN gemaakt op mijne opstellen in het „Algemeen Handelsblad" van 15, 16 en 17 April jl., kom ik nog eenmaal de gastvrijheid van dit veelgelezen blad inroepen.

In de eerste plaats zij dan naar aanleiding daarvan opgemerkt, dat ik, gedurende den tijd dien ik het eer had bij de Marine te dienen — aan welken tijd ik steeds de aangenaamste souvenirs zal behouden — nimmer geschroomd heb aan mijne superieuren op gepaste wijze mijne opinie te zeggen, omtrent onderwerpen die mij voor verbetering vatbaar toeschenen.

Tot deze onderwerpen behoorde meer zeker in de eerste plaats de recruteering van ons Marine-personeel. Op enkele uitnoodigingen na kreeg ik, op hetgeen ik daaromtrent in het midden bracht, steeds ten antwoord: „Maar geloof mij toch, op [illegible]". Dat dit antwoord mij alles behalve voldeed, maar mij integendeel in sterke mate tegen de borst stuitte, zal ik wel niet behoeven te verzekeren.

Nu ik de Marine verlaten heb, zou ik er vermoedelijk het zwijgen toe gedaan hebben, hadden zich gedurende de sedert kort doorleefde tijden geen teekenen van waarschuwing in het

mindere Marine-personeel geopenbaard. Deze teekenen van wantrouwen deden zich niet enkel voor in de burgermaatschappij, maar ook zeer zeker in niet mindere mate in Marinekringen.

En dit nu was voor mij de directe aanleiding om de redenen bloot te leggen, die m. i. oorzaak zijn van de minderwaardigheid van ons Marinepersoneel en van den minder goeden geest, die daaronder heerscht.

Dat ik tot het publiceeren mijner beschouwingen hierover niet een vakblad koos, dat vrijwel alleen in de Marine gelezen wordt, ligt geloof ik voor de hand: Onze zeemacht is niet het eigendom van een kleine groep personen, zij behoort aan het Nederlandsche volk en het was mij te doen in den ruimsten kring belangstelling voor de Marine op te wekken.

Zeer begrijpelijk is het intusschen dat de kapt.-luit. t. zee Boelen, commandant van de Kweekschool voor de Zeevaart te Leiden, zich genoopt gevoelde op mijne beschouwingen eenige kantteekeningen te maken, waar toch deze instelling, aan wier hoofd hij, met de hem eigen groote toewijding en energie, sinds geruimen tijd werkzaam is, in het door mij ontworpen stelsel in de toekomst zou komen te vervallen. Dat mijne woorden hem en wellicht anderen schril in de ooren klonken en enkele mijner beweringen hun te apodictisch zullen toeschijnen is wel mogelijk: over verschil van temperament en zienswijze valt niet te strijden, ik gaf slechts toe aan den drang mijner overtuiging. Om onvruchtbare polemiek over details te vermijden, wensch ik derhalve uit het betoog van den heer Boelen slechts het volgende te releveeren:

1°. Wat betreft den te jeugdigen leeftijd en het te lange dienstverband.

Hierover schrijft hij: „Ik geef toe dat het der overweging waard is of het bij de tegenwoordige maatschappelijke verhoudingen goed is, en in het belang van het individu en der Marine, om een jongen van 14 jaar zich 14 jaar te laten verbinden", al wil hij deze stelling geenszins als een axioma aanmerken.

2°. Wat betreft mijn voorstel om de matrozen in hoofdzaak uit de militie te recruteeren. Hierover luiden zijne woorden: „Het zou mij niet verbazen als men, de hoofdzaken van zijn betoog tot uitgangspunt kiezende, een regeling zou kunnen invoeren die goede vruchten kan afwerpen voor de Marine, zij het ook niet in zoo groote mate, als de schrijver het zich voorstelt".

Wat het slot van dezen zin betreft, wilde ik opmerken, dat, waar de heer Boelen betwijfelt of uit de jaarlijksche lichting van 600 man een voldoend aantal personen een dienstverband zullen willen aangaan, het een feit is dat zich jaarlijks veel meer dan 600 man voor de Zeemilitie opgeven en derhalve bij de keuze dan rekening kan worden gehouden met de eventueele neiging en geschiktheid om na afloop der eerste oefening het door mij voorgestelde dienstverband van 5 jaren aan te gaan.

3°. Wat de kosten van het tegenwoordige stelsel betreft,

schrijft de heer BOELEN, „ongetwijfeld is de wijze waarop onze vloot van matrozen voorzien wordt, duur".

Terwijl eindelijk aangaande een proefneming met mijn stelsel — mijn geheele betoog diende juist om eene *proefneming* uit te lokken, nergens werd door mij beweerd dat mijn stelsel slagen *moet* — gezegd wordt „dat het nemen eener weinig kostbare proef alleszins aan te bevelen zou zijn".

Om nog aan te toonen dat ik thans met mijne denkbeelden omtrent dit voor de Marine zoo hoogst gewichtige vraagstuk niet meer alleen sta, en dat zich vele kenteekenen voordoen dat er kentering komt in de tot nog toe heerschende meening, moge dienen, dat ik na de verschijning mijner artikelen van verschillende zijden, in de eerste plaats van een niet onbelangrijk aantal vlag- en hoofdofficieren — waarvan velen nog in actieven dienst — schriftelijke betuiging van instemming mocht ontvangen.

De aandacht is dus op deze wondeplek in onze Marine-organisatie gevestigd, hiermede mijn doel bereikt en thans ligt het, vermeen ik, niet meer op mijn weg in verdere polemiek over dit onderwerp te treden.

Aan de kundige handen van den nieuw opgetreden, voortvarenden Minister van Marine is de overdenking en behandeling dezer zaak, indien zij daarvoor naar Zijner Excellenties meening in de termen valt, ten volle toevertrouwd.

Den Haag, 26 April 1908.

De oud-luit. t. zee,
J. JONCKHEER.

„Soerabajasch Handelsblad", 26 Februari 1908.

Scheepstoko's aan boord van de Indische oorlogsschepen. — (Ingezonden). — Door ieder schepeling wordt erkend, dat de scheepstoko een nuttige en ik zou haast zeggen eene onmisbare instelling is, wanneer 't schip in zee of op een der afgelegen deelen van den Indischen archipel in station ligt.

In de scheepstoko toch kan hij tegen een billijken prijs verschillende zaken bekomen, die tot veraangenaming strekken van zijn vrij eentonig bestaan.

Jammer is 't daarom, dat er nog schepen zijn waar men de scheepstoko mist.

Het doel van dit schrijven, mijnheer de redacteur, is om de autoriteiten te bewegen, de scheepstoko's officieel in te voeren; want wat is nu 't geval?

Op de schepen, waar thans een scheepstoko is, wordt die vrijwillig beheerd door een van de officieren; de reden dat niet alle officieren daartoe lust gevoelen ligt in de eerste plaats in de geldelijke verantwoordelijkheid, die zoo'n betrekking medebrengt. Wanneer het schip een reis gaat maken, is er voor den inslag van de goederen der scheepstoko een zeker bedrag noodig; de officier beheerder is dan verplicht om dit bedrag voor te schieten. Alle risico en last zijn voor zijne rekening, terwijl er voor de betrokkenen geen enkel voordeel aan verbonden is.

Indien nu de Staat een zeker renteloos voorschot disponibel stelde en de risico ven eventueel bederf op zich nam, zou dit m. i. reeds een stap zijn in de goede richting. Nog beter en misschien practischer zou het zijn, indien de scheepstoko's der Indische scheepsmacht een voorschot konden krijgen van de Marine-cantine te Soerabaia.

Naar ik hoor is de financieele toestand van de Marine-cantine van dien aard dat daar wellicht geen bezwaar tegen is.

Verder zou het mijns inziens gewenscht zijn, dat de schepen der Java-divisie en die, welke in het oostelijk gedeelte van onze bezittingen gestationneerd zijn, hunne waren betrokken o. m. van de Marine-cantine. Deze inrichting toch is 't best in de gelegenheid om de waren goedkoop en bij groote hoeveelheden in te slaan, terwijl zij zich zou kunnen belasten met de goederen naar de verschillende schepen te zenden.

Bij uit dienststelling der schepen moet natuurlijk met de cantine finaal afgerekend worden en zoude het restant goederen, mits in goeden toestand verkeerende, door de cantine overgenomen moeten worden. De toko's moeten door een kleine winst op de betrokken goederen trachten eventueele schadeposten te dekken.

Ten slotte, mijnheer de redacteur, een opmerking over de Marine-cantine. Naar ik vernomen heb, worden daar, 't geen ook billijk is, op den verkoop van sterke dranken flinke winsten behaald.

De groote aantrekking, die de cantine op den schepeling uitoefent, berust grootendeels op de aanwezigheid van goede jenever, cognac, enz., die hij aan boord niet kan koopen, terwijl toch de cantine vermoedelijk niet zou kunnen bestaan als zij geen sterken drank mocht tappen.

Ik moet hier evenwel bij opmerken, dat de cantine behalve sterken drank, ook andere dranken verkoopt tegen lage prijzen, en dat de lokaliteit en gelegenheid om zich door verschillende spelen en lectuur te ontspannen niet te wenschen overlaat.

Wil men er dus ooit toe overgaan om den verkoop van sterken drank in de Marine-cantine geheel af te schaffen, dan zou òf de Staat moeten bijspringen tot het instand houden dezer nuttige inrichting, òf de cantine zou als generaaldepôt en voorschotbank der scheepstoko's de noodige winst moeten kunnen behalen.

U mijn beleefden dank betuigende voor de verleende plaatsruimte, teeken ik mij,

Hoogachtend,

Een gewezen tokohouder.

„De Tijd", 19 April 1903.

Oorlogsschepen. — De laatste maanden van 1902 en de eerste van 1903 getuigen van een groote werkzaamheid op marinegebied. Geweldige gevaarten zijn in dezen tijd aan de bestaande oorlogsvloten toegevoegd, plannen van nog geduchter kolossen in studie genomen. Steeds grooter, sterker, krachtiger, vlugger worden

de oorlogschepen gebouwd. Niet langer stelt men zich voor slagschepen tevreden met een deplacement van 12,000 ton, in 1891 [1] nog het maximum, thans komen slagschepen in aanbouw, een derde grooter, 18,000 ton waterverplaatsing bezittend!

Geen land heeft in den laatsten tijd zooveel oorlogsschepen op stapel gezet, geen land koestert zulke grootsche plannen voor de toekomst als

ENGELAND.

Niet alleen heeft dit land op bijzondere wijze zijn toch reeds zoo krachtige vloot zien vergrooten, het heeft ook plannen in studie genomen om de sterkste slagschepen van de wereld te bekomen.

a. In dienst zijn gesteld de pantserschepen „London", „Vengeance", „Bulwark", „Irresistible", „Venerable". Al deze pantserschepen hebben 15,000 ton W. V., zijn voorzien van een pantsergordel van 228 mM. en een pantserdek van 76 mM. en bewapend met IV kanonnen van 30.5 cM., XII van 15, XVI van 7.6, III van 4.7, alsmede met IV onderwater-lanceerinrichtingen. De snelheid is 18 mijl.

Van elk schip bedragen de kosten in ronde cijfers *f* 12,200,000.

Eveneens hebben de pantserschepen „Duncan", „Exmouth", „Russel", „Montagu" zich bij hunne medestrijders kunnen voegen. Deze schepen hebben 14,000 ton W. V., een gordelpantser van 178, een pantserdek van 51 mM. en overigens eenzelfde bewapening als de voorgaande. De snelheid is echter op 19 mijl gebracht. Deze vermeerdering der snelheid met één mijl schijnt ons met de vermindering der bescherming en van den kolenvoorraad duur genoeg gekocht.

b. Te water gelaten zijn de twee groote slagschepen van 15,000 ton, in bewapening en bescherming ongeveer aan „London", in snelheid aan „Duncan" gelijk: „Queen" en „Prince of Wales". Hun proeftocht wordt in den loop dezes jaars, hun in-dienststelling in het begin van 1904 verwacht.

c. Op stapel zijn gezet vijf pantserschepen van een geheel nieuw type: „King Edward VII", „Dominion", „Commonwealth", „New Zealand", „Hindostan". Deze vijf pantserschepen hebben te zamen een waterverplaatsing, die overeenkomt met meer dan 20 schepen van ons type „Koningin Regentes". Elk schip heeft n.l. een waterverplaatsing van 16,500 ton en wordt ± 130 M. lang en 23 M. breed. Een zeer geduchte bewapening zullen ze voeren, nl. IV kanonnen van 30.5 cM., IV van 23 cM., X van 19 of 15 cM., benevens verscheiden kanonnen van 7.6 en 4.7 cM. en V lanceerinrichtingen. De snelheid zal 18.5 à 19 mijl moeten bedragen. Slaan deze schepen het record wat bewapening betreft, eveneens mogen ze bogen op de eer, de duurste oorlogsschepen ter wereld te zijn, wijl ze, geheel uitgerust voor den dienst, *f* 18,000,000 zullen kosten.

---

1) Eenige Italiaansche schepen uitgezonderd.

d. Voor drie slagschepen van een geheel nieuw type, die 18,000 ton waterverplaatsing zullen hebben, zijn plannen in bewerking. De daarvoor benoodigde sommen zijn reeds toegestaan door het Engelsche Parlement.

Alles te zamen genomen, beschikt de Engelsche marine thans over een vloot van 36 moderne eerste klasse pantserschepen, allen na 1891 gebouwd, zwaar bewapend en tamelijk goed beschermd. Zondert men „Barfleur", „Centurion", „Renown" en de klasse „Royal Sovereign" uit, dan beschikken al deze schepen over IV kanonnen van 30.5 cM., XII van 15 en X–XVI van 7.6 cM. Hoewel in pantserdikte en kleinere vervolmakingen eenigszins verschillend, komen deze schepen, wat inrichting en afmeting betreft, vrijwel met elkander overeen, wat in oorlogstijd een nooit genoeg te schatten voordeel geeft.

Verzuimde Engeland gedurende langen tijd den aanbouw van pantserkruisers, in 1902 is het verscheiden rijk geworden, terwijl 1903 een nòg vruchtbaarder jaar voor pantserkruisers belooft te zijn.

Van 1902 tot nu toe zijn in dienst gesteld de volgende pantserkruisers: „Cressy", „Aboukir", „Bacchante", „Hogue", „Sutley", „Euryalus". Deze schepen hebben een waterverplaatsing van 12,000 ton, zijn beschermd door een pantsergordel van 152 mM. en een pantserdek van 76 mM. en bewapend met II kanonnen van 23 cM., XII van 15, XII van 7.6, III van 4.7, alsmede met II onderwaterlanceerinrichtingen. De snelheid bedraagt ruim 21 mijl.

Vier buitengewoon krachtige pantserkruisers, waarvan een onlangs de eer genoot den grooten Chamberlain naar Zuid-Afrika te voeren, van ruim 14,000 ton: „Drake", „Good Hope". „Leviathan", „King Alfred", zijn mede in de rij der dienstdoende oorlogsvaartuigen opgenomen. Hoewel beter en overvloediger aangebracht, is het pantser, wat de dikte betreft, hetzelfde als op de zooeven genoemde schepen. Hunne bewapening is echter krachtiger (II kns. van 23 cM., XVI van 15, XIV van 7.6), hunne snelheid aanzienlijker (ruim 23–24 mijl), hun kolenvoorraad grooter (2500 tegen 1600 ton).

Ook „Bedford", „Essex", „Kent", „Mammouth" zijn hunne diensten komen aanbieden, terwijl zes aan hen gelijke vaartuigen zijn te water gelaten en in 1904 gereed moeten zijn. Deze pantserkruisers missen de 23 cM. kns., hun pantsergordel is slechts 101 mM. dik en de proeftochtssnelheid is niet geheel meegevallen (ruim 21–22 mijl in plaats van 23).

Twee pantserkruisers, „Duke of Edinburgh" en „Black Prince" vormen een geheel nieuw type. Over hunne geheele lengte wordt een gordel van 152 mM. aangebracht; in het midden wordt deze van beneden de waterlijn tot aan het opperdek doorgetrokken, zoodat de middelbare kanonnen, die daar geplaatst zijn, een uitmuntende bescherming genieten. Door pantserschotten zijn deze kanonnen zij- en rugwaarts van elkander geïsoleerd. Een pantserdek, waarschijnlijk van 76 mM., voltooit verder de

339286

bescherming. Sterker dan ze ooit op eenigen kruiser is aangewend, zal de bewapening zijn. Deze zal bestaan in VI kns. van 23,4 cM., waarvan één op het voor- en één op het achterdek wordt opgesteld, en vier in de hoeken van de citadel zullen komen te staan. Hierdoor is het mogelijk, naar voren en achteren drie en van uit de breede zijden vier kanonnen in het vuur te brengen. Vervolgens komen in batterij aan beide zijden vijf snelvuurkns. van 15 cM. te staan, terwijl twintig 7,6 cM. kns. en acht pompons over het schip zijn verdeeld. Deze laatste kanonnen (éénponders), die 300 maal in de minuut kunnen worden afgevuurd, zijn tot afweer van torpedobooten enz. bestemd. Verwachte snelheid 22,5 mijl. De aanbouw van nog zes dergelijke pantserkruisers wordt voorbereid.

Onder de ongepantserde schepen, die te water zijn gelaten, behooren in de eerste plaats genoemd te worden de kruisers van 5880 ton „Challenger" en „Encounter", die, met XIII kanonnen van 15 cM., VIII van 7,6, VI van 4,7 en II onderwaterlanceerinrichtingen bewapend, en door een pantserdek van 76 mM. beschermd, onder de krachtigste oorlogsvaartuigen van die soort kunnen worden gerangschikt.

Vier kleinere kruisers, „Topaze" c.s. (verbeterd type „Pelorus"), met een vermoedelijke snelheid van bijna 22 mijl, zijn op stapel gezet.

Behalve van verschillende torpedovaartuigen en onderzeesche booten werd de kiel gelegd van een torpedojager van 34 mijl: „Velox", en volbrachten zes torpedojagers met uitmuntend gevolg hun proeftocht, waarbij een snelheid van 30—31 mijl werd bereikt. Slechts „Express" leverde een teleurstelling op, wijl in plaats van 33 mijl, zooals gehoopt en verwacht was, slechts 31 mijl werd verkregen.

Toen Rusland ten vorigen jare de marinewereld in verbazing bracht met zijn torpedokruiser „Nowik" van 25 mijl, schreef „Armée et Marine": „L'Amirauté anglaise regarde d'un oeil inquiet ce navire, qui lui paraît être une arme redoutable pour ses innombrables destroyers". Zoo gauw is Engeland echter niet ongerust; voor een proef, waaraan eenige millioenen worden ten koste gelegd, schrikt het zoo spoedig niet terug, ongeneigd als het is zich door eenig scheepstype, van welke Mogendheid dan ook, te laten overtreffen. Frankrijk begon met de snelle „Jeanne d'Arc" (die echter de 23 mijl, die ze beloofde, nog niet heeft gegeven). Engeland stelde daartegenover „Drake" van 24 mijl c.s.; De Lanessan deed plannen ontwerpen voor zes buitengewoon krachtige slagschepen en kruisers. Engeland houdt zich onledig met het uitvoeren en ontwerpen van een nieuw type kruisers en slagschepen, die de sterkste van de wereld beloven te worden; en de verschijning van de „Nowik" beantwoordde Engeland met het op stapel zetten van vier zeer snelle oorlogsvaartuigen van een geheel nieuw type.

Deze torpedo-aviso's („Scouts") zijn van een tot nu toe on-

gekend type. 2800 ton w. v. hebbend, worden ze bewapend met X kanonnen van 7.6 cM., VIII van 4.7 en II lanceerinrichtingen, en beschermd door een pantserdek van bijna 40 mM. De snelheid zal 25 mijl bedragen. Hoewel tegen „Nowik" niet opgewassen, zijn ze op hunne beurt een „arme redoutable" voor de fransche contre-torpilleurs, tegen welke ze ook eigenlijk schijnen gebouwd.

Engeland heeft echter meer gedaan dan het ontwerpen en op stapel zetten van nieuwe schepen.

Inziende de wenschelijkheid, beter gezegd: de noodzakelijkheid, om de 12 cM. kanonnen, die door de groote vorderingen, welke de pantser-industrie heeft gemaakt, onvoldoende zijn gebleken, door snelvuurkanonnen van 15 cM. te vervangen, heeft het besloten deze verandering (en verbetering!) aan te brengen op al zijn slagschepen en kruisers. Dit jaar zijn aan de beurt de slagschepen „Barfleur" en „Centurion", de vier kruisers type „Arrogant" en zes kruisers type „Talbot".

Naar aanleiding hiervan dunkt het ons niet overbodig, nog eens de woorden te herhalen in „Oorlogsschepen" bl. 114 geschreven: „dat de bezwaren, die men over eene vermeerdering van den diepgang te berde brengt, wel eens wat overdreven zijn voorgesteld" ook ten opzichte der snelheid.

Engeland heeft vervolgens het bewijs geleverd, dat de snelheid, door zijn schepen bij den proeftocht behaald, een duurzame, een blijvende snelheid blijkt te zijn. Een half jaar geleden heeft „Powerful", een pantserdekkruiser van ruim 14,000 ton, een officieelen proeftocht gedaan. Welk een beschamend voorbeeld leverde deze voor onze kruisers type „Holland"!.... „Powerful" behaalde in 1896 een snelheid van ± 22 mijl, en thans, zeven jaar later, werden nog een hoogste snelheid van 21.6, een gemiddelde snelheid van 21.2 mijl verkregen. En hierbij komt, dat de bewapening met IV kanonnen van 15 cM. werd vermeerderd, zoodat de diepgang van 8.38 tot 8.76 cM. werd verhoogd. En niettegenstaande dat alles levert de grootste snelheid nog niet eens een halve mijl verschil op! En de laatste schepen type „Holland", die in 1899 hun proeftocht deden!.... hoe zouden we het zegenen, als zij na slechts driejarigen dienst met een dubbel verlies der snelheid van „Powerful" volstonden. 't Is helaas, te vreezen, dat nog geen 18 mijl zal worden gehaald.

Engeland leert ons tevens, dat we niet voor proeven, die noodig zijn, moeten terugschrikken. Zeker, wij moeten spaarzaam zijn, maar toch ook zorg dragen, dat de zuinigheid de wijsheid niet bedriegt. Dit aan het adres der flottieljevaartuigen. Zeer bekwame zeeofficieren, op wier meening ik ten hoogste prijs stel, hebben me herhaaldelijk de verzekering gegeven, dat wij zulk soort vaartuigen in Indië noodig hebben; in een met zorg geschreven hoofdartikel van „De Nieuwe Courant" van 4 April 1903 lezen wij: „Dat wij voor den geregelden dienst in de koloniën de flottieljevaartuigen niet kunnen missen, komt

ons niet twijfelachtig voor"...... Maar waarom niet eens een proef genomen met torpedokruisers als „Tupy", die ook in oorlogstijd hun waarde behouden en niet, als het er op aan komt de koloniën te beschermen, tot werkeloosheid zijn veroordeeld?"

Met alle recht schreef admiraal Mr. Lans in „Het Nieuws van den Dag" van 2 April 1903: „In de „Marine-Vereeniging" werd de opmerking gemaakt, dat men geen schip uit een lijst kan kiezen als een kleedingstuk van een modeplaat. Maar wanneer men ergens een schip vindt, dat, meer of minder toevallig, aan onze eischen schijnt te voldoen, dan mag men dat wel tot voorbeeld nemen."

Zulk een schip schijnt gevonden te zijn in „Tupy", die juist voor de warmer luchtstreken gebouwd is en naast voldoende bewapening een flinke snelheid heeft en in tijd van oorlog onschatbare diensten kan bewijzen.

Tot slot een aanhaling uit „De Militaire Spectator", Maart 1903: „De flottieljevaartuigen, aangewezen om in oorlogstijd buiten dienst gesteld te worden, kosten veel geld en zijn daardoor in zekeren zin eene belemmering voor het aanbouwen van een krachtig eskader tegen een buitenlandschen vijand, waarom dan ook het nut dezer vaartuigen door menigeen betwijfeld wordt."

[illegible] J. H. Evans.

KORTE MEDEDEELINGEN.

Bewegingen der Ned. schepen.

Hr. Ms. torpedoboot „**[illegible]**" werd den 31sten Maart aan de Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen **te water gelaten.**

Hr. Ms. „**[illegible]**" werd den 31sten Maart te Amsterdam **in dienst gesteld**, onder bevel van den luitenant ter zee 1e kl. P. J. [illegible].

Hr. Ms. „**[illegible]**" werd den 2den April te Willemsoord **in dienst gesteld**, onder bevel van den kapitein ter zee A. [illegible].

Hr. Ms. „**[illegible]**" werd den 8sten April te Willemsoord **in dienst gesteld**, onder bevel van den luitenant ter zee 1e klasse [illegible].

Hr. Ms. „**[illegible]**", onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee [illegible], vertrok den 22sten April van Hellevoetsluis **naar zee**, ter aanvulling van den [illegible] in den Atlantischen Oceaan.

Hr. Ms. „**Koningin Wilhelmina**", onder bevel van den kapitein ter zee J. [illegible], vertrok den 2den Mei van Willemsoord

naar zee ter aanvaarding van de **oefeningsreis** met de **adelborsten** van het oudste studiejaar. In het eerste gedeelte der reis zullen Lissabon en Madeira worden aangedaan.

Hr. Ms. „**De Ruijter**" zal voorloopig in de West-Indische wateren **gestationneerd** blijven.

Artillerie.

Amerika.

Nog eens de Isham granaten (zie bladz. 843 en 969 vorigen jaargang). Begrijpelijkerwijze worden de proeven met de ISHAM-granaten **gestaakt.**

Nadere berichten melden, dat, in tegenstelling met het bericht op bladz. 969, de **geschutladingen** bij beide laatste schoten respectievelijk hebben bestaan uit **226.8** en **239.4** K.G. **bruin prismatisch buskruit,** terwijl de granaten met **brisante springlading** waren gevuld.

Het Springfield-magazijngeweer. Met de **verwapening** van het Amerikaansche leger is een aanvang gemaakt. Geleidelijk zal het in gebruik zijnde KRAG—JÖRGENSEN-geweer van 7.5 mM. door het **Springfield-magazijngeweer** worden vervangen, van welk laatste wapen er 5000 stuks besteld zijn bij de SPRINGFIELD-werken.

Deze nieuw model geweren, eveneens van een kaliber van 7.5 mM., combineeren de beste eigenschappen van het KRAG—JÖRGENSEN- en het MAUSER-geweer; zij werden op aanstoot van het gouvernement uitgedacht en langdurig beproefd.

Het geweer is ook als enkellader te gebruiken, is eenvoudiger en sterker dan het oude en geeft een grootere aanvangssnelheid.

Wanneer het geheele leger van SPRINGFIELD-geweren zal zijn voorzien, worden de KRAG—JÖRGENSEN-geweren aan de militiën der verschillende Staten verstrekt.

(„Journal of the R. U. S. I.").

Ernstig ongeluk bij Lafayette. Bij het uitdraaien van de buis van een granaat van 20 cM. in het fort „Lafayette" **explodeerde** de **springlading,** waardoor 5 man gedood en 5 man ernstig gewond werden.

Deze tot het departement van oorlog ressorteerende burgerwerklieden waren reeds sedert 10 dagen bezig het oude kruit van de springladingen der granaten te verwisselen tegen rookvrij buskruit.

(„Army and Navy Journal").

Schietoefeningen. Ten einde de **bekwaamheid in het schieten** te **verhoogen** en de commandeurs der stukken **meer gelegenheid** te geven tot **schijfschieten,** zijn in stede van de dit jaar voor dat doel beschikbaar gestelde 12000 dollars voor het komende jaar 120000 dollars voor schietprijzen en 1,5 millioen dollars voor de op de schepen te verbruiken munitie uitgetrokken, van welke laatste som 800000 dollars bestemd zijn voor het houden van schietoefeningen.

Ter motiveering van deze hooge bedragen werd o. a. aangevoerd, dat de bekwaamheid in het schieten met de scheepsartillerie niet meer zoo hoog staat als vroeger, hetgeen blijkt uit de ondervolgende resultaten van de onlangs te Culebra gehouden schietoefeningen op een schijf van 50 voet (15 M.) lengte en 26 voet (6 M.) hoogte, op een afstand van 1600 yards (1463 M.).

Slagschip „Alabama" ...... op 52 schoten = 15 treffers of 29 %.
id. „Kearsarge" ..... „ 49 „ = 13 „ „ 27 %.
id. „Massachusetts" „ 50 „ = 3 „ „ 6 %.

Om de slechte resultaten goed uit te doen komen, werden ter vergelijking in het betreffende bericht eenige schietuitkomsten van Engelsche oorlogsschepen aangehaald, en wel:

Slagschip „Terrible" ...... op 104 schoten = 80 treffers of 77 %.
id. „Majestic" ...... „ 108 „ = 52 „ „ 48 %.
id. „Prince George" „ 98 „ = 55 „ „ 56 %.

(„Marine-Rundschau").

Door krachtige werkzaamheid der fabrieken van het torpedostation te Newport, is het mogelijk geworden alle slagschepen en gepantserde kruisers met [illegible] uit te rusten, zoodat ieder schip [illegible] aan boord heeft.

(„Marine-Rundschau").

Engeland.

Een kanon van 30,5 cM. gesprongen.

[illegible]

ERRATUM.

Door het nog opnemen van de korte mededeeling, fende het springen van een der 30.5 cM. kanonnen aan van het **Amerikaansche** oorlogsschip „**Iowa**", toen de laatste ring reeds ter perse was, is dit bericht abusievelijk op bla onder de rubriek „**Engeland**" geplaatst.

---

was niets bijzonders te zien dan twee zich over zes voet van het getrokken gedeelte uitstrekkende diametraal, tegenover elkander gelegen langsche scheuren.

(„Army and Navy Journal").

Projectielen met kap op de Engelsche vloot ingevoerd? De majoor Suly, lid van het Parlement, stelde aan den secretaris der Admiraliteit de volgende vragen:

1°. in hoever zijn de projectielen met kap op de vloot ingevoerd?

2°. heeft de kap met gewijzigden vorm, welke door de vreemde marines is aangenomen, bij beproeving getoond het doorboringsvermogen der projectielen bij alle trefhoeken te vergrooten?

De heer Arnold Forster antwoordde, dat het onderwerp, waarover de vragen loopen, als vertrouwelijk moet worden beschouwd en dat de belangen van den Staat het wenschelijk maken de gevraagde inlichtingen niet te verstrekken.

(„Revue Maritime", overgenomen uit de „Times").

Tusschen de firma **John Brown Co. Lim.** en de pantserplatenfabriek **Thomas Frith**, beiden te Sheffield, wordt een **fusie** voorbereid. Deze combinatie zal een tegenwicht vormen tot de samenvoeging van de **Beardmore Co.** te Glasgow en de firma **Vickers, Sons and Maxim Lim.** te Londen. („Schiffbau").

De kapitein ter zee Percy Scott is commandant geworden van het artillerie-instructieschip „**Excellent**" te Portsmouth.

(„Marine-Rundschau").

---

1) Belangrijk komt het ons voor te weten of deze kns. oorspronkelijk voor rookvrij buskruit zijn geconstrueerd. Vermoedelijk zijn zij voor zwart buskruit geprojecteerd en daarom ook later versterkt. Mocht dit vermoeden juist zijn, dan ligt hierin misschien eene aanwijzing. Redactie.

Mexico.

De regeering van Mexico heeft met de **Mauser-wapenfabriek** gecontracteerd voor de levering van **50000 geweren, model 98**, welke levering de eerste zou zijn van een serie.

Het geweer is gelijk aan het Duitsche geweer en werd na zeer uitgebreide en vergelijkende proeven gekozen.

Het merkwaardige, dat Duitschland voor het eerst heeft toegestaan, dat zijn dienstgeweer aan een andere natie geleverd wordt, geeft „Arms and Explosives" aanleiding te veronderstellen, dat een verandering in de bewapening van dat land aanstaande is.

Zweden.

De gepantserde kruiser„ **Fylgia"**, die oorspronkelijk als pantserschip met 8 kanonnen van 15 cM. bewapend was, die ieder afzonderlijk in een toren werden opgesteld, krijgt nu deze stukken twee aan twee in torens geplaatst. Hierdoor wordt zooveel gewicht bespaard, dat het schip een **gordelpantser van 101 mM.** kan verkrijgen.

Met de „Fylgia" krijgt Zweden zijn eerste zeebouwende pantserschip, daar de bestaande schepen alleen slechts voor de kustverdediging gebouwd zijn. („Mitt. a/d Geb. des Seewesens").

De beproeving te Meppen van de door Krupp voor het nieuwe Zweedsche pantserschip „**Mauligheten**" geleverde pantserplaten van 190 mM. (voor den zwaren geschuttoren) en van 175 mM. (voor den gordel) hebben met een kanon van 15 cM. plaats gehad en geven in alle opzichten bevredigende uitkomsten.

Ten slotte werden nog eenige schoten met een **nieuw soort Zweedsch projectiel,** voorzien van een **kap,** afgegeven.

Deze projectielen toonden een **buitengewone superioriteit** boven de bestaande projectielen. („Ueberall").

De Finspong-fabriek heeft van het marinebestuur de opdracht gekregen te trachten **pantserplaten** te fabriceeren. Men hoopt nl. de Zweedsche marine onafhankelijk te maken van de buitenlandsche pantserindustrie. („Marine-Rundschau").

Torpedo's.

Amerika.

De **nieuwste pantserschepen** van 16000 ton zullen weder **torpedo-inrichtingen** krijgen, in tegenstelling van de genomen beslissing met het vorige type „Connecticut" en „Louisiana."

Engeland.

De buitenhuid van de „**Belleisle**" wordt nu gepantserd om den weerstand tegen **torpedo-aanvallen** te onderzoeken, waarbij door „Engineer" wordt opgemerkt, dat het zekerste middel om de uitwerking van een ontploffende torpedo te vergrooten bestaat in het vergrooten van den weerstand van het doel. De proeven

daaromtrent in Rusland en Frankrijk genomen hebben dit ten slotte bewezen. („Marine Rundschau").

Frankrijk.

De **pantserkruiser** „Kleber" krijgt **5 lanceerinrichtingen** voor 45 c.M. torpedo's, waarvan 2 onder water, 2 boven water onder het pantserdek en 1 onbeschermde hekbuis boven water.

Aanbouw.

Amerika.

De nieuwe 16000 tons slagschepen zullen de namen **„Vermont"**, **„Kansas"** en **„Minnesota"** krijgen, terwijl die van 13000 ton **„Idaho"** en **„Mississippi"** zullen heeten.

(„Army and Navy Journal").

De **kruisers** „Washington" en „Tennessee" (zie vorigen jaarg. bldz. 688 en 978) zijn **gegund** aan de „New-York Shipbuilding Co." en CRAMP and SONS voor 4.035.000 dollars elk.

(„Rundschau").

De leden van de „Board of Construction" verschillen van meening omtrent de vraag of de **nieuwe slagschepen binnenwaarts of buitenwaarts draaiende schroeven** moeten hebben. Admiraal MELVILLE is voor het eerste systeem, zooals alle laatste schepen hebben gekregen. Er werd echter een tegenovergestelde beslissing genomen, overwegende dat de practijk heeft uitgemaakt, dat **buitenwaarts draaiende schroeven** het schip **sneller** en **beter** doen **manoeuvreeren.** („Army and Navy Journal").

Engeland.

Evenals onlangs de „Powerful" **zullen** nu ook de **schepen** der „Diadem"- en „Cressy"-klassen **van kazematten voorzien worden.**

De op blz. 976 vorigen jaarg. genoemde **scouts** zullen 2900 ton deplacement hebben bij 109 M. lengte, 12,2 M. breedte en 4.27 M. diepgang, 17000 I.P.K. en 25 mijls vaart, een gepants. commandotoren en een pantserdek van 38 mM. De bak is geheel schildpadvormig. („Mittheilungen").

Turkije.

De regeering maakte een contract met KRUPP voor de **herstelling** en **nieuwe bewapening** van het pantserschip „Assar-i-Tewfik" (± 4700 ton; t/w gel. 1868) en den aanbouw van **2 torp.bt.jagers.**

(„Rundschau").

Zweden.

De **4 monitors „Loke", „Tirfing", „Thordön"** en **„John Erickson"** van ± 1600 ton waterverplaatsing en 6—8 mijlsvaart, welke uit de jaren 1865—'71 dateeren, zullen **worden gemoderniseerd** en bekomen, in plaats van de oude 24 c.M. kanonnen, II - 12 cM. en X - 5,7 cM. (allen snelvuur). Zij onderscheiden zich door hunnen geringen diepgang van slechts 36 dM. („Schiffbau").

Natie.	Type schip.	Naam.	Waterverplaatsing.	Afmetingen: Lengte.	Breedte.	Diepgang.	Pantser in cM: Gordel.	Dek.	Cylinders.	Geschuttorens.	Middelb. geschut.	Bewapening.	Vaart.	Bemanning.	Bijzonderheden.
Amerika	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]								—	—	—	1 Febr. op stapel gezet.
	[illegible]	Chattanooga	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	7 Mrt. t/w. gel. — 4500 I.P.K, 700 ton kolen, 5000 mijl radius. Babcock-Wilcox-ketels — waterdichte deuren, alle beweegbaar van uit één centraal-station.
Duitschland	[illegible]	[illegible]	—	Type [illegible]							—	—	—	—	31 Mrt. op stapel gezet.
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Type [illegible]							—	—	[illegible]	—	Op stapel gezet 17000 I.P.K.
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	Op stapel gezet 8000 I.P.K.
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	Op stapel gezet 6000 I.P.K.
	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Te water gelaten.
	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Op stapel gezet voor rivieren in China.
Engeland	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	4 à 10.2 cM. 4 à 4.7 cM. 8 mitr.	18.5	—	14 Mrt. t/w. gelaten 1400 I.P.K.
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	1 à 7.6 cM. 5 à 5.7 cM. 3 lanc. tor.	25.5	70	Te water gel. turbines en cyl. machines, 6 schroeven.
Frankrijk	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	id.	id.	Te water gelaten.
	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30 Jan. te water gelaten.
	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	[illegible]	Latin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 Febr. te water gelaten.
Japan	kr.	Tsuschima	—	Type Niitaka zie vJ. blz. 970							—	—	—	—	15 Dec. te water gelaten.
Zweden	wachtboot	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	2 à 3.7 cM.	13.5	13	Op st. gezet — eerste van eene serie, prijs 62000 kronen.

Proeftochten en Stoomwezen.

Natie.	Type schip.	Naam.	Waterverplaatsing.	Vaart.	I.P.K.	Aantal omw.	Kolenverbruik p. uur p. I.P.K.	Bijzonderheden.
merika	tp. jager	Macdonough		28.02				Contract-vaart was 28 mijl.
„	mon.	Florida		13.00				Contr.-vaart was 11 1/4 mijl, geb. o/d. „Crescent Shipyard" Elizabethport N. J.
„	„	Nevada		12.95				Contract-vaart was 11 mijl.
ngeland	p. schip	Cornwallis	14000	10.9	3724	76	0.907	30 uur met 1/5 verm. } BELLEVILLE-ketels.
				17.94	13693	111	1.045	30 uur met 4/5 verm. }
				18.98	18238	122	0.945	8 uur m. gef. trek }
„	p. kr.	Essex	9800	14.00	4638	81.5	1.015	30 uur met 1/5 verm. } BELL.-ketels.
				19.60	16132	121	1.085	30 uur met 3/4 verm. }
					21000			Na 7 1/2 uur met geforc. trek moest wegens lichte averij aan twee ketels verminderd worden; deze 8-uurs tocht zal worden herhaald.
rankrijk	kr. 1e kl.	Kleber		18.00				Gedurende 5 uren.
„	p. kr.	Amiral Gueydon		18.80	11000		0.75-0.80	28 ketels in gebruik, zal nog proeven nemen om steenkolen en vloeibare brandstof gezamenlijk te verstoken.
„	„	Jeanne d'Arc		19.00		116		24-uurs proeftocht.
„	„	Sully		20.42	17700			6-uurs proeftocht, alle ketels in gebruik temp. stookplaats 33° C.
„	kr.	Jurien de la Gravière		22.90	17461			Alle ketels in gebruik contract was 23 mijl met 17000 I.P.K.
					9071		0.425 st.k. 0.266 petr.	Met steenkolen en petroleum gezamenlijk, resultaten bevredigend.
				19.00	11000		0.855	
„	tp. jager	Sagaïe		30.60		322		Contract was 28 mijl met 310 omw.
„	„	Velox		27.00	840			Met turbines, heeft niet voldaan, brandstofverbruik te groot (9982 Kg. per uur).
				11.26	351			12 uurs tocht met de gewone compound-machine, brandst. verbr. 436 Kg. p. uur.
„	„	Mousquet		28.00				
„	„	Harpon		30.70				
„	„	Arquebuse		24.55				5 uurs tocht bereikt 30.75 mijl.
„	„	Epieu		31.20				Zijnde de grootste vaart die tot nog toe met tp. jagers in Frankrijk bereikt was.
weden	k. verd.	Tapperheten	3650	18.20 18.40				Met geforceerden trek, contract was 16.5 mijl.

Amerika.

Na reeds vroeger een klein stoomscheepje te hebben gebouwd, dat door zijn **buitengewone snelheid** de aandacht trok, heeft nu de heer Ch. A. Mosher, ingenieur te New-York, een stoomjacht „l'Arrow", geconstrueerd, dat waarschijnlijk wel voor een oogenblik het snelste ter wereld kan worden genoemd. Door op de gemeten mijl een zeemijl nauwkeurig in 1 min. 32 sec. af te leggen, overeenkomende met een vaart van 39 mijl, overtreft het alle vaartuigen die wij in Europa of Amerika kenden. Deze snelheid is pas eenige jaren door onze sneltreinen bereikt en men bedenke hierbij wel, dat de voortstuwingsweerstand vermeerdert in de derde macht van de vaart. Het vaartuig heeft kleine afmetingen; lengte 32.72 M., wijdte 3.80 M., diepgang 1.06 M.; waterverplaatsing 66 ton, terwijl de machines naar schatting een vermogen van 4000 I.P.K. hebben.

De steven heeft zeer fijne lijnen; de grootste wijdte is achteruit en zelfs bij de snelste vaart worden geen boeggolven gevormd. Het schip is onder water van **staal**, daarboven van **aluminium**, alles gedubbeld met **mahoniehout** om den weerstand te verminderen. De stoom wordt geleverd door twee Mosher-waterpijpketels met 11 □ M. R. O. en 510 □ M. V. O., de stoomspanning is 31 K.G. per $cM.^2$. Gedurende den proeftocht werd echter op order van de inspecteurs van stoomtoestellen niet meer dan 28 K.G. per $cM.^2$ gestookt. De beide quadruple-expansie-machines hebben cylinders van 28, 43, 60 en 81 cM. diam. Tusschen de cylinders zijn verhitters opgesteld, die den stoom gedurende zijn kringloop in oververhitten toestand houden. Ook het voedingwater gaat door verwarmers en krijgt daardoor een temp. van 350° Fahr. Met dergelijke voorzorgen, lichtheid van het vaartuig en groote kracht tot voortstuwing is men tot zulke merkwaardige uitkomsten kunnen geraken.

Hier moet aan worden toegevoegd dat het personeel gedurende de proeftochten geen volkomen vertrouwen in de stoomketels had en voortdurend eene ontploffing vreesde, daardoor opende het de vier veiligheidskleppen reeds voor het einde van den run.

Men mag veronderstellen dat, zoo de stoomdruk tot 30 K.G. opgevoerd en de proef tot het einde van den run was volgehouden, de verwachte vaart van 42 mijl waarschijnlijk overtroffen zou zijn. („la Marine Française", 15 Maart '03).

Duitschland.

Aan boord van het linieschip „Kaiser Friedrich III" te Kiel, kregen **twee stokers zware brandwonden** door het **springen** van een **ketelpijp**. Een dezer stokers stierf zeer spoedig aan de gevolgen daarvan. („Mittheilungen").

Engeland.

Aan de **reisbeschrijving** van Hr. Ms. „Good Hope" van Enge-

land naar de Kaap-kolonie („Engineering" 30 Jan. 1903) ontleenen wij het navolgende:

Daar het schip niet voor de overname geproefstoomd had en uitgerust was met BELLEVILLE-ketels, terwijl het machinekamerpersoneel voor een groot deel bestond uit jonge onervaren artificers en stokers, zoo was men in marine-kringen over het algemeen zeer belangstellend naar den uitslag dezer eerste reis, te meer omdat het machine-personeel, dat bij den proeftocht van den fabrikant uit 438 ervaren mannen bestond, bij de indienststelling tot 292 man was teruggebracht.

Van de 43 aan boord aanwezige BELLEVILLE-ketels werd gedurende de reis gewoonlijk slechts $^2/_3$ gedeelte gebruikt, waardoor men in de mogelijkheid was, telkens een groep ketels schoon en weer gereed voor den dienst te maken; enkele malen was het noodig daaraan tevens kleine herstellingen te verrichten. Daar het machinekamerpersoneel daartoe niet voldoende was, werd het door personeel van het dek geassisteerd en was het mogelijk om gedurende de reis 16—18 mijl te loopen.

Met uitzondering van eenige, niet aan constructie-fouten te wijten warmloopers aan krukpenmetalen, voldeden machines, hulpmachines en BELLEVILLE-ketels zeer goed. De verdampers konden het waterverbruik en ook het waterverlies der stoomketels voldoende aanvullen, zoodat de 279 tonnen water, die veiligheidshalve te Portsmouth in den dubbelen bodem waren geladen, onaangeroerd bleven. Het aantal omwentelingen was gewoonlijk 82—88, terwijl het steenkolenverbruik met inbegrip van dat voor de hulpwerktuigen 1.2 K.G. p. u. p. I.P.K. bedroeg; meestal werd met geforceerden trek gestoomd. Het benoodigde hulppersoneel steeg naarmate de kolenvoorraad verminderde en varieërde van ± 20 tot 80 man.

Ondanks het plaatsen van koelzeilen en de hulp van ventilators maakte in de Roode Zee de temperatuur op de stookplaatsen het stoken zeer afmattend.

Bij de firma VICKERS & ZOON en MAXIM zijn voor torpedojagers met machines van 6000 I. P. K. **reserveketels** besteld, welke te „Keyham" voor verwisseling gereed gehouden zullen worden.

(„Mittheilungen").

De gepantserde kruiser „Kent" werd, **zonder de contractvaart** van 23 mijl **te hebben bereikt,** door de Admiraliteit **overgenomen,** daar de machines de verlangde I. P. K. hadden ontwikkeld.

(„Marine Rundschau", April 1903).

De beide kruisers „Medea" met YARROW-ketels en „Medusa" met DÜRR-ketels, zullen onder toezicht van de ketelcommissie lange **vergelijkende proeftochten** in den Atlantischen Oceaan maken.

(„Marine Rundschau", April 1903).

Op de onderzeesche torpedoboot N°. 1 heeft eene **ontploffing van gazoline** plaats gehad, waardoor verscheidene personen ernstig

gekwetst zijn; door spoedig toegezonden hulp zijn ernstiger ongevallen voorkomen. („Le Yacht", 18 April 1903).

De Admiraliteit heeft een **nieuw procédé** (de methode HOLZER-FERRA) tot **staalvervaardiging** aangenomen, waardoor het materiaal bestand is tegen de interende werking van het zeewater. In plaats van het metaal in koud water te harden, dompelt men het in een kwikbad, dat luchtdicht kan worden afgesloten; vervolgens verhit men het eenigen tijd en laat er gedurende de afkoeling electrische stroomen doorgaan. („Le Yacht" 18 Apr. 1903).

Frankrijk.

Proeftochten voor de overname.

De ministerieele resolutie van 5 Febr. j.l. waarbij het type ketels dat aan boord van de groote slagschepen moet worden aangenomen en waarin de duur der proeftochten met vol vermogen, die belangrijk vergroot is, wordt voorgeschreven, wordt in de zeeplaatsen algemeen gewaardeerd.

Sedert eenige jaren had de Fransche marine op aandringen van de technische Commissie, voor de groote vaartsnelheden eene **zeer overdreven verbranding van steenkolen per □ M. R. O.** aangenomen. De tot in 1896 voor de pantserschepen „Iéna", „Suffren", „Gaulois" enz. als maximum aangenomen 130 K.G. brandstof per □ M. R. O., zijn op de laatste kruisers opgevoerd tot 170 K.G. voor de ketels met wijde pijpen en 200 tot zelfs 225 K.G. voor de ketels met nauwe pijpen. Op de eerste, „Ernest Renan", die volgens het eerste ontwerp van de technische afdeeling [illegible]-ketels zou krijgen, moesten zelfs 300 K.G. per □ M. worden verbrand om het volle-krachtsvermogen van 36000 I.P.K. met ¾ van de vuren te ontwikkelen. Een dergelijk stoken was onmogelijk gedurende eenigen tijd vol te houden, vooral als men in aanmerking neemt dat de stookplaatsen van dezen kruiser niet meer dan 2.30 M. lang waren. Ondertusschen werd bij andere marines bij vol vermogen eene verbranding van 100 à 120 K.G. per □ M. niet overschreden. De oorzaak dezer overdrijving was, dat de technische afdeeling, ondanks den raad der mannen van de praktijk, op de groote schepen ketels met nauwe pijpen heeft willen plaatsen, die veel meer [illegible] zijn dan ketels met wijde pijpen, en daar het onmogelijk was de stookruimte [illegible] voor de ketels te vergrooten in de [illegible] schepen, is het noodig geweest kleiner R. O. te nemen dan [illegible].

Onder deze omstandigheden was het onmogelijk om officieele proeftochten van langen duur te maken; en terwijl de Engelschen, Duitschers, Russen en Amerikanen proeftochten met vol vermogen van 8, 12 en zelfs 24 uren [illegible], werden ze in Frankrijk tot 3 uren teruggebracht, tengevolge van de moeilijkheden die de behandeling der ketels, waarin men gezwongen was belangrijke hoeveelheden brandstof per uur te verstoken, aanbood. In Frankrijk [illegible] bij andere marines, die,

langer proeftochten makende, meer verzekerd waren in gewonen dienst de snelheid van den officiëelen proeftocht weer te kunnen bereiken.

Door te besluiten dat de proeftochten met vol vermogen voortaan gemaakt moeten worden met een brandstofverbruik dat 110 K.G. per □ M. R. O. niet te boven gaat en dat zij 10 uren moeten duren, heeft de minister van marine de gevechtswaarde onzer oorlogsschepen belangrijk vermeerderd. Voortaan kunnen onze schepen in snelheid wedijveren met vreemde oorlogsschepen, die dezelfde vaart op de proeftochten hadden en door de ketels niet meer dan 150 K.G. steenkolen per □ M. te doen gebruiken, kunnen zij meer vaart dan op den proeftocht behalen of wel de proeftochtvaart volhouden, zelfs wanneer eenige ketels door averijen buiten dienst gesteld moeten worden.

Daar het gebruik van kleine hoeveelheden brandstof per □ M. R. O. bij vol vermogen een groot roosteroppervlak eischt, dat alleen de ketels met wijde pijpen kunnen geven, zoo volgt hieruit dat de **ketels met nauwe pijpen veroordeeld** zijn. Maar ook andere oorzaken doen ze ongeschikt zijn voor groote oorlogsschepen; zij zijn te veel versperd, worden daardoor spoedig vuil en daar zij onder stoom niet geveegd kunnen worden, neemt het kolenverbruik snel toe. Door deze oorzaak heeft de „Château-renault" op haar laatste reis naar China kolen moeten bijladen te Colombo, in plaats van volgens de orders die zij gekregen had, rechtstreeks naar Singapore te gaan; het kolenverbruik van 0.670 K.G. p. u. p. I. P. K. op den proeftocht nam spoedig toe tot 1 K.G. p. u. p. I. P. K., ondanks het feit dat voor het vertrek in Frankrijk steenkolen waren geladen, die uitsluitend voor proeftochten bestemd waren; door het succes dat men wilde hebben was het échec des te meer beteekenend.

Hier moet nog aan worden toegevoegd dat ketels met nauwe pijpen voor oorlogsdoeleinden ten achter staan bij die met wijde pijpen; in de laatste kan men een beschadigde pijp in eenige uren herstellen, soms zelfs in korter tijd, terwijl daarvoor soms dagen noodig zijn bij de ketels met nauwe gebogen pijpen.

Alle marine-mannen kunnen dus den minister erkentelijk zijn voor het besluit dat hij genomen heeft, wat trouwens strookt met hetgeen in Engeland voorvalt, waar de Admiraliteit, na proeftochten van langen duur met negen kruisers 3e klasse, besloten heeft, geen ketels met nauwe pijpen meer op groote schepen toe te passen. („la Marine Française", 15 Maart 1903).

Het vraagstuk der waterpijpketels bij de Fransche marine. Zooals bekend, is de Fransche marine de baanbreekster in de toepassing van waterpijpketels op oorlogsschepen; reeds in het jaar 1856 werden de eerste **Belleville-ketels** op de „Biche", zij het dan ook met onbevredigenden uitslag, beproefd. De in 1861 op de „Argus" en „St. Barbe" herhaalde proeven gaven geen betere resultaten; het in 1869 gebouwde keizerlijk jacht „Hirondelle" had verbeterde **Belleville-ketels,** die echter zoo weinig aan de ver-

wachtingen beantwoordden, dat eene geheele ombouw daarvan noodig werd.

Eerst in het jaar 1878 gelukte het BELLEVILLE zijne ketels zoo te volmaken, dat zij in 1880 na goed geslaagde proeven op de „Boltigeur" als bruikbaar erkend werden en nu in de Fransche vloot het talrijkst van alle systemen toegepast zijn, namelijk op acht linieschepen, twee pantserschepen voor de kustverdediging, twaalf gepantserde kruisers en acht kruisers.

In het jaar 1874 werden in een sleepboot en twee aviso's [illegible]-ketels geplaatst, die in dienst goed voldeden. Echter werd de toepassing daarvan op het linieschip „Colbert" door den uitvinder zelf ontraden, daar hij ze uit een technisch oogpunt nog niet geschikt oordeelde om ze in het groot toe te passen.

Een veranderde [illegible]-ketel, de [illegible]-ketel, die beproefd werd, liet men na eenige jaren weer varen, terwijl een verdere verbetering van de [illegible]-ketel, de [illegible]-ketel in het jaar 1890 op vijf torpedobooten in gebruik werd genomen, en nog in 1895 werden de torpedobooten „[illegible]", „[illegible]", No. 161, 162 en [illegible] er mede uitgerust.

Na goedgeslaagde proeven op post-stoomers nam de marine in 1880 den ketel van d'Allest aan, die op vier linieschepen, twee pantserschepen voor de kustverdediging, een gep. kanonneerboot, een torpedo-jager en vijf kruisers geplaatst zijn, maar die later niet meer toegepast werden.

Met den Niclausse-ketel, die zich uit den in het jaar 1878 op een torpedo-boot en de aviso „[illegible]" beproefden Collet-ketel ontwikkelde, werd in het jaar 1888 het eerst de kruiser „Friant" uitgerust, terwijl de gelijktijdig gebouwde en ongeveer even groote kruiser „Chasseloup-Laubat" d'Allest-ketels en de „Bugeaud", Belleville-ketels kreeg. Met deze drie schepen werden systematisch proeven met de drie ketelsoorten genomen, die tot de aanneming van de Niclausse-ketels voerden, welke tot nu toe op twee linieschepen, een pantserschip voor kustverdediging, vijf gepantserde kruisers en vier kruisers in gebruik zijn.

De op eenige torpedobooten toegepaste ketel [illegible] en de [illegible]-ketels werden niet geschikt geoordeeld om te worden ingevoerd.

Intusschen verscheen in 1880 de W. T. ketels met nauwe pijpen. De eerste proeven met du Temple-ketels op de „Dragon" en [illegible] torpedobooten [illegible], de ketels waren niet geschikt voor dienstgebruik. Ook de verbetering van dit type, du Temple-Normand en du Temple-Guyot, gaven nog te veel moeielijkheden. Normand construeerde in 1890 met behulp van du Temple en Thornycroft de Normand-ketels, die thans als de verbeterde du Temple-ketel nog [illegible] op torpedobooten in gebruik is.

Na de goede ervaringen met de W. T. ketels met nauwe pijpen op torpedobooten, ging de marine er in 1895 toe over dit type ook op groote schepen te beproeven; vier pantserschepen en vier kruisers werden er mede uitgerust; de eerste twee [illegible] Normand- en Normand-Sigaudy-ketels, de vier laatste met

du Temple-Guyot-ketels. Tot de eerste behoorde de „Jeanne d'Arc", wier tegenspoed bij de proeftochten nog versch in het geheugen ligt.

Van de niet Fransche ketelsystemen is slechts dat van **Yarrow,** op een aluminium-torpedoboot, die voor proef voor den torpedobootdrager „Foudre" gebouwd werd, beproefd, doch aan die proef is geen verder gevolg gegeven.

Het voorgaan der Fransche marine bij het ketelvraagstuk kenmerkt zich ook door eene gestadige verbetering der W.P.-ketels, wat ook wijst op eene erkentenis van de groote voordeelen, die dit type voor de marine boven zijn voorgangers aanbiedt. Dit blijkt ook nog uit het feit, dat slechts *zeven* linieschepen, *acht* kustverdedigers, *acht* pantserkanonneerbooten, *een* pantserschip en *twaalf* kruisers van ouderen datum met cylindrische of soortgelijke ketels zijn uitgerust.

De onaangename ervaringen, die men met de W.P.ketels met nauwe pijpen op de „Jeanne d'Arc" had, hebben schijnbaar den stoot gegeven om de onderzoekingen, die reeds sedert het jaar 1901 bij het Fransche ministerie van marine aan den gang zijn over het beste type van W.P.ketels, tot een spoedig einde te brengen.

Onder het ministerie DE LANESSAN waren die onderzoekingen zooverre gevorderd, dat de directeur van het materiëel en van de technische afdeeling van het marinedepartement, gesteund door de bekende constructeurs van W.P.ketels, verklaarde: dat de W.P.ketel met wijde pijpen door eenvoudigheid, geringer gewicht, gemakkelijker herstelling en eenvoudiger onderhoud boven den W.P.ketel met nauwe pijpen moest worden gesteld. Slechts over het nuttig effect bestond twijfel en om dezen op te heffen werden vergelijkende proeven genomen tusschen verschillende systemen met wijde pijpen en de beste systemen met nauwe pijpen, welke proeven gelijkwaardige uitkomsten voor beide ketelsoorten gaven. Eer echter de nieuwbenoemde minister van marine PELLETAN tot de aanneming van de eene of andere soort besloot, wilde hij eerst nog de marine-ingenieurs, die de ketels gebruiken moesten, hooren, daar hij van hen een door de practijk gevormd oordeel verwachten kon.

Het oordeel van eene Commissie dezer bevoegden kwam daarop neer, dat de ketel met nauwe pijpen bij een gemiddelden gebruiksduur van 2200 uren een groot steenkolenverbruik had en moeielijk te onderhouden en te reinigen was.

Deze omstandigheden overwegende, is de minister op het voorstel der Commissie ingegaan, dat luidde:

1e. de nieuwe linieschepen en kruisers zullen W.P.ketels met wijde pijpen krijgen;

2e. bij proeftochten met uiterst vermogen zal slechts een kolenverbruik van 110 K.G. per □ M. R.O. noodig mogen zijn;

3e. deze proef zal langer dan tot nog toe (drie à vier uren) moeten duren;

4e. bovendien zal nog een proeftocht gemaakt worden met $^3/_4$ der ketels van de schepen, waarbij 150 K.G. steenkolen per uur per □ M. R.O. verbrand worden;

5e. W.P.ketels met nauwe pijpen zullen in het vervolg slechts op kruisers 3e klasse en torpedobooten worden aangewend.

Deze beslissing werd sterk aangevallen en voor een deel aan de samenstelling der Commissie toegeschreven, in het bijzonder werd het geheel ontbreken van zeeofficieren bij de beslissing over eene voor de bevelvoering zoo gewichtige vraag veroordeeld. Een zeeofficier zou zeker de beproeving van het vermogen der ketels, niet slechts van het $^3/_4$ deel van het volle aantal geëischt hebben. Tegelijk met de militaire behandeling van het besluit der Commissie, had ook de strijd plaats tusschen de belanghebbende firma's in de bladen over de wederzijdsche voordeelen van W.P.ketels met wijde en nauwe pijpen, terwijl van belanghebbende zijde in het bijzonder naar de uitkomsten van den kruiser „Châteaurenault" verwezen werd. Deze kruiser, die met W.P.ketels met nauwe pijpen voorzien is, deed op de uitreis naar China Colombo aan om den kolenvoorraad aan te vullen, dat eigenlijk eerst te Singapore had moeten geschieden. De commandant rapporteerde daarover: „Hoewel het kolenverbruik niet overmatig groot was en nooit meer dan 1 K.G. p. u. p. I.P.K. bedroeg, overtrof het toch onze verwachtingen... Dit geringe stijgen van het kolenverbruik is niet ongewoon en blijft binnen verklaarbare grenzen. Dit bijladen was meer met het oog op ongevallen aan andere schepen overkomen en heeft geen aanleiding tot bijzondere bemerkingen gegeven."

Op grond van deze berichten heeft de leverancier der ketels den minister aangeboden, om voor een nog te bouwen schip de ketels te leveren voor een zoo geringen prijs, dat alle gedachte aan mededinging buitengesloten bleef. — Vermeld moet worden, dat het oorspronkelijk voorziene kolenverbruik voor lange stoomtochten van 0.75 K.G. p. u. p. I.P.K. voor de „Châteaurenault", op grond van de gunstige proeftochtuitkomsten met 18000 I.P.K., op 0.68 K.G. teruggebracht was.

Van militaire zijde is men het met de genomen beslissing voor ketels met wijde pijpen eens, doch betreurt het, dat men de vergelijkende proeven met typen, die bij andere marines hebben voldaan, niet verder doorgezet heeft.

De reeds in aanbouw zijnde schepen zullen nog met de destijds bestelde ketels worden uitgerust.

De beweegreden voor het verminderen van het aantal K.G. steenkolen, dat per uur per □ M. R.O. verbrand moet worden, schijnt haar grond te hebben in de ervaringen bij de laatste proeftochten opgedaan, dat het verstoppen en vuil worden van het R.O. snel toeneemt, wanneer te veel steenkolen per □ M. R.O. worden verbrand, waardoor de vaart ontijdig moet worden verminderd.

Daar noch voor de proeftochten, noch voor het dienst-

gebruik een bepaalde tijd is voorgeschreven voor het volhouden van het uiterste vermogen, zoo wordt door de beperking van het kolenverbruik ook deze verkeerde toestand opgeheven, die eene juiste vergelijking van de vaart tusschen Fransche en vreemde oorlogsschepen verhinderde.

De proef, om in $^3/_4$ van de gezamenlijke ketels 150 K.G. steenkolen per □ M. R. O. te verbranden is om zekerheid te hebben, dat ook de vaart kan worden volgehouden, wanneer door de een of andere oorzaak $^1/_4$ der ketels onbruikbaar is geworden.

Het besluit van den Minister van Marine over de toepassing van keteltypen en de bij de beproeving der ketels te stellen eischen is door een rondschrijven van 12 Februari bekend gemaakt, welk belangrijk schrijven wij hier in zijn geheel doen volgen.

„Ik heb over de ketels, waarmede onze groote schepen uitgerust en de proeven waaraan zij onderworpen moeten worden bepalingen moeten vaststellen, die ik U hiermede bekend maak.

Alle zeemogendheden hebben er zich voortdurend mede bezig gehouden het beste keteltype te vinden. Het streven naar steeds grooter vaart maakt het ketelvraagstuk niet slechts een technisch en huishoudelijk, doch ook een militair vraagstuk.

Sedert geruimen tijd zijn de W. P. ketels met nauwe pijpen op torpedobooten terecht als noodig erkend, daar zij het mogelijk maken bij geringe waterverplaatsing de totnogtoe hoogst bekende vaartsnelheden te bereiken. Frankrijk komt de eer toe, evenals bij vele andere zaken, ook op het gebied van ketelfabrikatie hieraan den stoot te hebben gegeven.

Het is daarom licht te verklaren dat men zich gedrongen gevoelde, de op naar evenredigheid kleine vaartuigen behaalde voordeelen ook aan de groote schepen ten goede te doen komen.

Dit nu heeft men, zooals bekend is, op eenige onzer nieuwste kruisers beproefd, doch het valt niet te loochenen, dat de hierbij opgedane ervaringen de vrees van vele bevoegde vakmannen bevestigd hebben.

De ketels met nauwe pijpen bezitten twee nadeelen, ten eerste hebben zij bij gelijke eischen een meer in elkaar gedrongen V. O. dan de anderen en vorderen daardoor een feller verbranding om dezelfde uitkomsten te bereiken. Hieruit volgt dat van het personeel veel meer gevorderd wordt, daar het in denzelfden tijd op hetzelfde rooster menigmaal het dubbele gewicht aan steenkolen verwerken moet. Uit gebrek aan ruimte volgt een sneller vuil worden en verstopt raken van het R. O., wat niet alleen aanmerkelijk meer arbeid en moeite aan het reeds zwaar belaste stokerspersoneel oplegt, maar ook zeer ongunstig is voor de werking van den ketel.

Deze gebreken zijn niet overwegend voor kleine vaartuigen, die meestal tochten van korten duur ondernemen en steeds in de nabijheid van hare standplaatsen blijven. Daar zij gemaakt zijn en gebruikt worden om onder buitengewone omstandigheden

eene groote snelheid te ontwikkelen, zoo kan men hen rustig een niet al te lange proef laten doen en bij aanwending van slechts weinig slakken gevende kolen een sterk verstopt raken der roosters vermijden.

Met de groote schepen is het echter een ander geval, zij zijn voor lange tochten bestemd en gedwongen de brandstof te gebruiken die zij op verschillende punten van den aardbol in de havens kunnen krijgen. Voegt men nu hier aan toe dat de nauwe pijpen veel meer blootgesteld zijn aan afslijten en defect raken dan de wijde, dat het onderzoek zeer moeielijk en de herstelling bezwaarlijk is, zoo krijgt men een denkbeeld hoe het in de practijk toegaat.

Bij de proeftochten met nieuwe ketels, uitgezochte kolen, bijzonder bedienend personeel en van zeer korten duur kunnen ketels van deze soort zeer goede uitkomsten geven. Maar zoo spoedig men ze onder normale omstandigheden voor een eenigszins langere reis in gebruik heeft, komen de ontgoochelingen; het steenkolenverbruik wordt ongeveer de helft grooter dan op den proeftocht, wat de werkingssfeer van het schip belangrijk vermindert. Het wordt moeielijk, zoo niet onmogelijk, die felle verbranding te bereiken welke de ketel noodig heeft om tot zijn recht te komen; de wanden der pijpjes laten de hitte slechter door en men verliest alle voordeelen die de proeftochten lieten hopen.

Dit schijnt het eenstemmig oordeel der overige zeemogendheden der aarde te zijn. Geen der groote Marines heeft lust gevoeld ons voorbeeld te volgen; noch Engeland, de Vereenigde Staten, Rusland of Italië geven, behalve aan schepen wier tonneninhoud onze torpedobooten nabijkomen, ketels met nauwe pijpen. Wanneer de Duitsche marine beproeft ze in hare pantserschepen te plaatsen, zoo geschiedt dit onder gelijktijdige aanwending van een ander keteltype, het tegengestelde van den ketel met nauwe pijpen, namelijk de oude cylinderketels der handelsmarine. De laatsten zullen dienst doen onder normale omstandigheden, terwijl de eersten in reserve blijven voor de gevallen dat groote vaart vereischt wordt. En toch schijnt het niet dat dit zeer zinrijke uitkomstmiddel het gewenschte resultaat gegeven heeft.

In andere landen, namelijk Holland, Zweden en Noorwegen, heeft men intusschen W. P. ketels met nauwe pijpen in schepen van beduidenden tonneninhoud geplaatst, maar nog nooit bij meer dan 5000 of 6000 tonnen waterverplaatsing.

Wij staan alzoo geheel alleen met de proef om schepen van 8000 tot 12000 tonnen met dit keteltype te laten varen. Daarbij is deze ketelsoort in het buitenland bijna onbekend of slechts weinig bekend; volgens onze landslieden hebben de belangrijkste buitenlandsche industriëelen ketels van dit type vervaardigd, doch de aanneming daarvan voor groote schepen is hun niet gelukt. Ik herinner in dit opzicht in het bijzonder aan de Engelsche marine, die sedert langen tijd met het ketel-

vraagstuk druk bezig zijnde, voor hare studie eene Commissie van bevoegde vakmannen te zamen riep. Deze Commissie heeft na maandenlange ernstige onderzoekingen en beproevingen hare gedachten over de waarde en geschiktheid voor toepassing van enkele ketelsoorten uitgesproken. Een gevolg dezer onderzoekingen is, dat de W. P. ketels met nauwe pijpen op schepen die grooter zijn dan kruisers 3e klasse, niet toegepast kunnen worden. Bij ons is men ondanks de waarschuwingen tegen deze ketels tot een tegengesteld besluit gekomen.

Wanneer men gehoopt had een voorsprong op andere naties te hebben, zoo heeft men zich bedrogen, daar in de meeste gevallen tusschen de uitkomsten der proeftochten en die van den loopenden dienst de vooraf geopperde bezwaren volkomen bevestigd werden. Ondanks dit, wilde ik vóór mijne eindbeslissing de meening der benoemde vertegenwoordigers van dien tak van dienst hooren, daar die de ketels het beste kennen, er in hunne betrekking in voortdurende aanraking mede blijven en telkens door ervaring de voor- en nadeelen leeren kennen. De meening nu der door mij ondervraagde Commissie van marine-ingenieurs is precies dezelfde geweest, zooals zij onbestreden in alle vreemde oorlogsmarines heerscht en die zich bij ons door de ervaring bevestigd heeft. Dat wil zeggen de W. P. ketel met nauwe pijpen mag niet in groote schepen worden geplaatst. Tengevolge dezer beslissing van de Commissie, heb ik voor de nieuwe pantserschepen de plaatsing van dit keteltype gekozen, dat mij algemeen door de mij ondervraagde marine-ingenieurs als het beste aanbevolen is. Het derde voorstel dat de Commissie deed en waarvan de aanneming mij even noodwendig scheen, staat in nauw verband met het eerste, het bevat de aanwijzigingen betreffende proeven, waaraan de nieuwe ketels onzer vloot onderworpen moeten worden en die ik zal geven.

Voor alle zaken zal bij de proeftochten op een matig brandstofverbruik worden gelet, wat overeenkomt met 100 tot 110 K.G. per uur per □ M. R. O., zooals in de gewone vaart geschiedt. Bepaalt men het vermogen der machines naar dat van den proeftocht, dat men door ingespannen stoken verkrijgt en dat men slechts ten koste van buitengewone inspanning van het personeel en met nieuwe of schoone ketels en dan nog slechts voor korten tijd verwachten kan, zoo toovert men zich vrijwillig goochelbeelden voor en bereidt zich teleurstellingen; daarom moet het vermogen, waarop men voor de vaart van het schip kan rekenen, noodwendig op den grondslag van het normale kolenverbruik berekend worden.

Het is buitendien bekend, dat het nuttig effect van de steenkolen afneemt, als men in denzelfden tijd op hetzelfde R. O. een grooter hoeveelheid verbrandt. Aan dit aangenomen systeem is verder eene besparing van brandstof verbonden; d. w. z. met dezelfde brandstof verkrijgt men grooter werkingssfeer, of bij dezelfde werkingssfeer verkrijgt men gewichtsbesparing.

Dit beteekent niet dat men grooter kolenverbruik vermijden moet, integendeel, maar in plaats van het op grond van de proeftochten als normaal aan te geven, moet men het in het ware karakter doen blijven van eene reserve aan kracht, die men steeds in de hand houdt. Men moet er steeds op bedacht wezen dat een gedeelte der ketels niet bruikbaar is, wegens noodzakelijke reiniging, wegens averijen ten gevolge van het gevecht of wegens andere beschadigingen. Onder zulke omstandigheden zal een schip, welks hulpbronnen aan kracht en snelheid in een evenredig grooter kolenverbruik gelegen zijn, daarin te kort schieten. Het door mij aangenomen systeem moet weer aan alles beantwoorden, wanneer met $^3/_4$ van de ketels meer kolen, bijv. 150 K.G., verbrand worden. Daarom zal in het vervolg de tweede proef plaats hebben, waaraan de nieuwe ketels moeten voldoen.

De duur dezer beide proeftochten moet verlengd worden; men mag aannemen dat die bij onze marine reeds gedurende eenige jaren te kort is en zij is na de invoering der W.P. ketels met nauwe pijpen nog meer verkort.

Daarom moet aangenomen worden dat de ketels aan de proeven moeten beantwoorden die men er mede nemen wil en niet de proeftochtsvoorwaarden naar de ketels regelen.

Het is noodzakelijk zich zekerheid te verschaffen dat de ketels der groote schepen langer dan drie of vier uren goede uitkomsten geven, daar zij bestemd zijn dag en nacht dienst te doen. De proeftocht met matig kolenverbruik moet onder normale omstandigheden op acht of twaalf uren worden gesteld. Voor dien met $^3/_4$ van de ketels met grooter kolenverbruik voldoet de [illegible]

Op deze wijze [illegible] ook op Frankrijk [illegible] als verstandig en noodig wordt beschouwd. Alle zeemogendheden der wereld maken hare proeftochten [illegible] verhouding, laten die van acht tot vier-en-twintig uren duren en besluiten met het toepassen van [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Voor de nieuw aan te bouwen schepen is de levering der ketels voor „Patrie" en „Republique" aan **Niclausse** en voor „Liberté" aan **Belleville** opgedragen.

(„Marine Rundschau", April 1903).

Het linieschip „Devastation" moest den 24-uurs **proeftocht staken wegens averij** aan de stoomschuifstangen van BB.-machine. De herstelling zal ongeveer twee maanden vorderen.

Pantserkruiser „Montcalm" heeft **voor de uitreis naar China** nog een 24-uurs **proeftocht gehouden**, waarbij 4 uren 18 mijl en de rest van den tijd 15 mijlen geloopen werd; de uitslag was bevredigend.

De **proeven** met de nieuwe NICLAUSSE-ketels van het linieschip „Magenta", die **na** de **veranderingen** in de **ventilatie-inrichtingen** der stookplaatsen herhaald waren, hebben uitkomsten gegeven, die het contract overtroffen hebben.

Aan boord van den torpedojager „Arquebuse" ontstond **brand in het steenkolenruim**, die echter voor er schade veroorzaakt was, gebluscht werd. Men vermoedt dat die brand in verband staat met de hooge temperatuur, die op de stookplaats heerschte bij den proeftocht met uiterst vermogen.

(„Marine Rundschau").

De **proeftochten** te Brest van den kruiser 1e kl. „Guichen" zijn **gestaakt** door het warmloopen van metalen en die van den kruiser „Marseillaise" door het breken van een blad van SB.-schroef en andere **averijen** ten gevolge van het aan den grond loopen, terwijl het schip van de ankerplaats naar de haven gesleept werd om het bassin in te kunnen gaan. Met de herstellingen zullen eenige maanden gemoeid zijn.

(„Journal R. V. S. I.", Maart 1903).

De torpedojager „l'Arquebuse" gebouwd door Mr. NORMAND te Havre, heeft gepasseerden Woensdag een **officieelen proeftocht** met uiterst vermogen gemaakt, waarbij **prachtige resultaten** verkregen werden. Dit type vaartuig, bijna gelijk aan doch een weinig grooter dan het type „Durandal", moest 2 mijl meer loopen dan haar voorgangster, derhalve 28 mijl. Het heeft 2 ketels gekregen met grooter R. O. dan die van de „Durandal", om daardoor meer brandstof te kunnen verbranden (350 KG. per □ M. R. O.).

De „Durandal" had trouwens gedurende den proeftocht voor de overname de vereischte vaart overtroffen (27.41 mijl met een brandstofverbruik van 319 KG. per □ M. R. O.).

De grootste gemeten snelheid van de „Arquebuse" is geweest 30.755 mijl met 320 omwentelingen, terwijl verder gedurende 5 uren met 265 omw. eene vaart van 24.55 mijl werd behouden, zonder dat het stoken vermoeiend was; alle toestellen werkten uitmuntend.

Uit een oogpunt van snelheid is dus dit type torpedojager eene belangrijke verbetering op hare voorgangsters, waarmede verkregen werd: „Durandal" 27.41 mijl, „Hallebarde" 27.20 mijl, „Fauconneau" 27,14 mijl, „Pique" 25.58 mijl, „Epée" 26.19 mijl, „Yatagan" 27.07 mijl. Op het oogenblik zijn de beide torpedojagers „Sagaie" en „Epieu" (gelijk aan „l'Arbalète") met de proeftochten bezig.

(„Le Yacht", Maart 1903).

Het vraagstuk „groote vaart".

De „Temps" publiceerde een **belangrijk artikel** over het vraagstuk of groote vaart in kruisers uit een oogpunt van de kosten wel aan te bevelen is.

Tot voorbeeld wordt genomen de kruiser „Ernest-Renan" die in 1900 werd ontworpen en sedert gewijzigd is om de vaart van 22 op 23 mijlen te brengen.

De oorspronkelijke „Ernest-Renan" had dezelfde afmetingen en vaart als de gepantserde kruisers „Léon Gambetta" en „Victor Hugo", namelijk: waterverplaatsing 12530 tonnen, vaart 22 mijl, IPK. 27500, kolenberging 2100 ton, bewapening 4 kanons van 194 mM. (7.63") en 16 kanonnen van 164.7 mM. (6.48").

Ten einde een mijl vaart te winnen heeft de nieuwe „Ernest-Renan" de navolgende afmetingen moeten krijgen: waterverplaatsing 13562 tonnen, vaart 23 mijl, IPK. 38000, kolenberging 2800 ton, bewapening 2 kns. van 240 mM. (9.44") en 12 kns. van 164.7 mM. (6.48").

Zij kost nu in ronde cijfers 3000000 fr. meer (ƒ 120.000) en ook de kosten onder stoom zullen aanmerkelijk grooter wezen.

Met eene vaart van 23 mijlen zullen nu 38 ton steenkolen per uur worden verbrand, wat, den prijs der kolen op 30 fr. per ton berekend, een bedrag van 1140 fr. per uur uitmaakt, terwijl de oorspronkelijke „Ernest-Renan" voor haar 22 mijl slechts 835 fr. per uur kostte. Daar het nieuwe ontwerp zooveel meer steenkolen kost, kan de voorraad dientengevolge slechts korter dienen, namelijk $60^1/_2$ uur voor 23 mijl tegen ruim 76 uur voor 22 mijl; de werkingssfeer is ook verminderd van 1680—1392 mijl.

Hieruit blijkt dat de kosten van die toegevoegde mijl vaart meer dan 300 fr. per uur bedragen, terwijl de afstand die volle kracht kan worden afgelegd nagenoeg 300 mijlen minder is. Echter zijn dit niet de eenige concessies die gedaan moesten worden. Wanneer men de bewapening beschouwt en het vermogen daarvan schat naar het gewicht aan metaal dat weggeschoten wordt door alle kns. gezamenlijk af te vuren, dan vindt men dat de 20 kns. van de oorspronkelijke „Ernest-Renan" een gewicht van 1132 KG. aan projectielen konden verschieten tegen 912 KG. met de 14 kns. van de nieuwe „E.-R.", uitmakende een verlies van 220 KG. De vraag dient wel eens overwogen te worden of het budget van de Fransche marine rijk genoeg is om een type kruiser aan te nemen, waarvan het voordeel is eene winst in snelheid van 1852 M. per uur, maar waarvan de nadeelen zijn: eene vermeerdering in kosten van aanbouw

van 3000.000 fr., eene vermeerdering alleen aan steenkolen van 300 fr. per uur, wanneer volle kracht wordt gestoomd en een verlies aan projectielen, die door de kanonnen kunnen worden weggeschoten, van 220 K.G.

(„Journal R. V. S. I.", 16 Maart 1903).

Italië.

Wij vernemen dat de **pantserschepen** „Vittorio-Emanuele" en „Regina-Elena" in aanbouw op de werven van de GEBR. ORLANDO te Livorno en ODERO te Sestri Ponente, ieder voorzien zullen worden van 28 **Belleville-ketels** met economisers.

(„La Marine Française", 15 Maart 1903).

Onderzeesche booten.

Amerika.

De onderzeesche boot „Adder" is door het Marinebestuur overgenomen met oplegging van een **boete** van 960 dollars aan den bouwmeester **wegens minder vaart** dan de gecontracteerde 8 mijl aan de oppervlakte. Deze som zal terug betaald worden, indien de overige 6 booten meer loopen dan de contractsvaart. De „Adder" werd den 14^{en}, de „Moccasin" den 15^{en} Jan. j.l. in dienst gesteld.

(„Marine-Rundschau").

Den Minister van Marine is een bedrag van **500.000 dollars** toegestaan **voor practische proefnemingen** ten behoeve van onderzeesche torpedobooten. De tekst der voteering luidt in hoofdzaak als volgt:

De Min. van Marine is gemachtigd tot het contracteeren voor den bouw of de aanschaffing van onderzeesche torpedobooten, een totaal bedrag van 500.000 dollars niet te boven gaande, onder dien verstande, dat aan het contract of den aankoop moet voorafgaan een deugdelijke uitlegging van zaken door den uitvinder, alsmede uitgebreide vergelijkende proeven met een bestaande gouvernementsboot of wel andere particuliere onderzeesche boot, ingeval die beschikbaar is. De uitslag van gezegde proeven, vergezeld van de inzichten der Commissie van beoordeeling, wordt bij den Minister van Marine ingewacht, die tot het contract voor den bouw of den aankoop zal overgaan, in dien zin, dat zulks op de beste wijze de verdere ontwikkeling der onderzeesche vaart zal bevorderen.

(„Army and Navy Journal").

Engeland.

Op het eiland Malta worden ter **havenverdediging tegen onderzeesche booten** 2 dammen gelegd, welke van de bochten Ricansola en St. Elmo tot aan den eigenlijken haveningang van La Valette reiken.

(„Le Yacht").

De proeven met de boot „A_1", nadat deze **omvangrijke wijzigingen** had ondergaan zoowel aan den romp als aan de werktuigen, zijn begonnen.

De „Engineer" van 16 Jan. j.l. geeft een **ongunstig oordeel** over dit bootstype.

(„Marine-Rundschau").

Frankrijk.

De „Espadon", in zee een **oefeningstocht** makende, hield zich een dezer dagen onledig met in de koerslijn van den zich naar Havre begevenden transatlantischen stoomer „Champagne" onder te duiken en in de onmiddellijke nabijheid van dezen aan de oppervlakte te verschijnen, na haar theoretisch op goeden lanceerafstand getorpilleerd te hebben, zonder opgemerkt te zijn. Na den bekenden tocht, tusschen Cherbourg en Brest, in Juli 1902, zal de submersible ongetwijfeld op deze wijze opnieuw van haar bruikbaarheid doen spreken. Aan boord der „Champagne" heerschte een waar enthousiasme.

(„Le Yacht").

Te Lorient heeft de hoofdmachinist JACOT **proeven** genomen met het **model** van een door hem **uitgevonden onderzeesche boot**. De uitslag moet bevredigend geweest zijn.

(„Marine-Rundschau").

De **submersible** „Narval" heeft in de oorlogshaven van Cherbourg de **sleepboot** „Navette" **aangevaren**. De laatste werd aan het voorschip op de waterlijn getroffen en zonk binnen 15 minuten in 9 meter diepte. De opvarenden der „Navette" werden gered. Dit is, niettegenstaande de dagelijksche oefeningen der onderz.booten, het eerste ongeluk van dien aard, dat is voorgekomen.

De ramsteven van de „Narval" is verbogen en eenige nagels zijn gesprongen, overigens heeft zij geen ernstige schade, dank zij de dubbele huid.

Alzoo heeft eigenlijk een toeval den solieden bouw van een onderz.boot helder aan het licht gebracht; bij gebrek aan torpedo's zou de boot, bij wijze van spreken, een tweede wapen hebben in haar ram, al zal men de waarde hiervan — in aanmerking genomen de bijzondere omstandigheden, waaronder het accident gebeurde — niet mogen overschatten.

Waarschijnlijk hebben beide vaartuigen gemanoeuvreerd om de botsing te vermijden en heeft deze vermoedelijk met weinig vaart plaats gehad; anders zou ook de „Narval" wellicht zwaar geleden hebben. Maar hoe dit zij, er is wel aangetoond, dat onze onderz.booten uitnemende stabiliteitseigenschappen bezitten, waarvan in bijzondere gevallen een ondernemend en handig commandant een nuttig gebruik kan maken, hetzij door, bij gebrek aan torpedo's — of om welke andere reden ook —, kleine vaartuigen te rammen, of wel op die wijze den strijd aan te binden met onderz.booten.

Het ongeluk met de „Navette" heeft het spreekwoord weder

bewaarheid: „A quelque chose malheur est bon", want het heeft een eigenschap aan 't licht gebracht, die men wel bij een o/z. boot veronderstelde, doch die men bezwaarlijk met opzet aan de ondervinding kon toetsen.

(„Le Yacht").

Italië.

In de baai van Napels hebben aan boord van de aviso „Marc Antonio Colonna" **proeven** plaats gehad met een **toestel,** die de **nadering** van **schepen** moet **aankondigen**. De toestel bestaat uit 2 deelen: het eene onder water, en het andere in een kleine hut aan boord opgesteld; een sirene kondigt de nadering van schepen op 13 mijl afstand aan en een bijzonder geconstrueerde telefoon, die met het ondergedompelde gedeelte is verbonden, brengt het geluid over van het in beweging zijnde schip. De nadering van een o/z boot zou op 6 mijl afstand bemerkt worden. De proeven moeten zeer belangwekkend zijn, maar schijnen toch niet de oplossing te geven hoe den strijd te voeren tegen onderzeesche booten.

(„Le Yacht").

Marinebegrootingen buitenland.

Engeland 1903-1904.

Totaal ..... £ 35.836.841, d. i. £ 3.202.000 meer dan 't vorige jaar.
Soldijen..... „ 6.312.800.
Aanbouw ... „ 17.350,000.
Bewapening. „ 3.206.100.

Geld wordt aangevraagd voor 4 pantserschepen, 4 gepantserde kruisers, 3 beschermde kruisers, 4 aviso's, 15 torpedobootjagers en 10 onderzeesche booten.

Personeel.

Amerika.

Een min. besluit van 26 Febr. 1903 bepaalt dat **aan de oorlogsschepen** vele **artikelen voor sport** zullen worden **verstrekt**, als cricketballen, bats, hand- en beenstukken, bokshandschoenen, voetballen, voetbalgordels, -schoenen en beenbeschermers, volledig schermgereedschap, enz. Op verzoek van een eskader-commandant worden bovendien per schip wisselprijzen verstrekt voor roeien, zeilen, cricket, voetbal en schermen, waarop de namen der winnaars jaarlijks gegraveerd worden.

De vele gevallen van **desertie** in het afgeloopen jaar worden voor een groot deel toegeschreven aan het feit, dat aan de schepelingen zeer weinig verlof werd gegeven. Het bestuur der marine heeft maatregelen genomen om daarin verandering te brengen.

Het **gemiddeld jaarlijksch verloop** (op eene sterkte van 25000 man) bedraagt 4656. Het marinebestuur stelt zich voor daaraan tegemoet te komen door een „training station" te vestigen in de streek der „Great Lakes", uit welke Staten gedurende den Spaanschen oorlog bijna 4000 man gerecruteerd werden.

Vele zeeofficieren nemen in de laatste maanden hun **ontslag** ten gevolge van het groote **tekort,** waardoor ze bijna geen verlof en non-activiteit meer kunnen krijgen. Het Departement neemt in ernstige overweging daaraan tegemoet te komen door **verscheidene** kleine **schepen buiten dienst** te stellen.

Ten gevolge van de aanneming der begrootingswet zal het **korps officieren** worden **uitgebreid** met 80 zeeofficieren, 150 officieren van gezondheid, 64 officieren van administratie, 42 ingenieurs en 67 officieren der mariniers.

Het verdere **personeel** der marine wordt **vermeerderd** met 3000 man en dat der mariniers met 673.

Deze vermeerdering van alle rangen zal geleidelijk geschieden, waarbij jaarlijks 12 der zeeofficieren onder zekere voorwaarden kunnen gekozen worden uit de onderofficieren-machinisten, -bootslieden en -konstabels.

De **benoodigde sterkte** der marine is voor 't oogenblik vastgesteld op 31000 man en die van het korps mariniers op 7532. Hiervan waren op 1 Maart aanwezig respect. 27866 en 6200 man.

De eskader-**manoeuvres** in de Caraïbische Zee hebben volgens de rapporten een zeer **gunstigen invloed** uitgeoefend op de discipline en het gedrag der schepelingen.

Ensign Ward K. Wortman, die op last van den minister voor een **krijgsraad** terecht stond naar aanleiding van het **ongeluk** a. b. van de **Massachusetts,** bij welke gelegenheid hij den toren commandeerde en waarbij 9 menschen gedood werden, is door dien krijgsraad **vrijgesproken.**

Er is een nieuwe order uitgevaardigd, dat **eskader-commandanten** en **commandanten** van op zich zelf staande schepen de **schepelingen** tot en met den graad van **matroos en stoker le kl.** kunnen **bevorderen,** zelfs indien die qualiteit volgens de bemanningslijst compleet is aan boord van hunne schepen.

(„Army and Navy Journal").

Door het groote **gebrek aan officieren** kunnen een viertal kleinere schepen niet bemand worden. Bovendien zijn tal van officieren nu reeds 3 jaren in de Philippijnen, hoewel deze termijn op 2 jaren was vastgesteld.

Het **aantal cadetten** in Annapolis zal voor den duur van 12 jaren **verdubbeld** worden.

(„Rundschau").

Duitschland.

Een goed idee. Ten einde de matrozen, die een speciaal

artilleristische opleiding gehad hebben, na het verstrijken van hun driejarigen dienstplicht nog drie jaren voor den binnenlandschen dienst te behouden, is dit jaar de bepaling ingevoerd, dat hun boven het gewone traktement voor elk jaar vrijwilligen dienst 200 mark zal worden berekend, welke som hun na afloop der drie jaren in één ns wordt uitbetaald.

Men hoopt door deze milde bepaling, **waardoor de manschappen met eenig kapitaal in de burgermaatschappij terugkeeren** en zij dus veel gemakkelijker een nieuw bestaan kunnen vinden, vele goede krachten voor de vloot te behouden, hetgeen vooral de bediening van het lichte snelvuurgeschut ten goede zal komen.

(„Ueberall").

Engeland.

Naar verschillende uitlatingen van den eersten Lord der Admiraliteit heerscht in dat lichaam de meening dat **zeeofficieren** en **ingenieurs** (machinisten), volgens het nieuwe systeem opgeleid, zonder schade voor den dienst **van plaats kunnen verwisselen**, en dat ook eskader-commandanten uit de laatsten zullen kunnen worden gekozen.

De **sterkte** van het personeel bedroeg op het einde van het laatste begrootingsjaar 122.500 man. Bij de ingediende begrooting wordt ze gebracht op 127.100. Onder deze **uitbreiding** zijn begrepen 262 officieren, terwijl ze het vorige jaar bedroeg 3875 man, waaronder 266 officieren.

(„Rundschau").

De Admiraliteit heeft een **medaille** ingevoerd voor de **beste commandeurs,** jaarlijks aan boord van elk schip voor elke geschutsoort uit te reiken. Een minimum-resultaat is daarvoor als vereischte vastgesteld.

(„Journal R. U. S. I.").

Ingevolge de **aanvaring** „Pioneer"-„Orwell", waarbij de laatste door midden gesneden werd (zie „Marineblad" 1902—'03, blz. 993) ontving de Commandant van eerstgenoemd schip van den krijgsraad eene **berisping wegens onvoorzichtig manoeuvreeren,** terwijl de Commandant van den torpedopootjager werd vrijgesproken.

(„Mittheilungen").

„The Journal of the Military Service Institution" bevat een **brief van een oud troepen-commandant aan zijn zoon** (a new captain of horse) die zeker voor elk jong officier het lezen waard is. De brief bevat zooveel practischen raad en vriendelijke terechtwijzingen, gebaseerd op jarenlange persoonlijke ondervinding en is zóó helder, sympathiek en ernstig geschreven, dat de lezing er van elk officier en den dienst ten goede moet komen. De plichten van den commandant tegenover zich zelf, zijn luitenants, manschappen en paarden worden door Captain STEELE behandeld op een wijze, die blijk geeft van een hooge en waardige opvatting zijner militaire betrekking. Hij herinnert zijn lezers er aan, dat soldaten zich hechten aan een actieven bevelvoerder, die tegelijk met hen het werk aanvangt en eindigt,

en den dienst evenveel van zijn eigen tijd opoffert als hij van zijn mannen eischt. Voortdurende zorg voor de gezondheid, comfort, ijver, orde en netheid wordt door hem bepleit en hij zou den jongen troepenofficier het volgende dagelijksch gebed in den mond willen leggen: „Help me, o Lord, to be just to my men, to be patient with them, not to expect too much from the ignorant; to control my temper with horses and men; never to humiliate a soldier; never to be sneering or sarcastic, nor abusive in language or manner to one; never to try under any circumstance to be „funny" or facetious or joking with soldiers, but always to be dignified and in earnest in their presence; never to set one a bad example in anything nor expect one to be a better man, soldier or citizen than I am willing to be myself; never to be imposed upon by the bad or the bootlicking, nor prejudiced against them that try to do their duty; always to keep a just balance between my duty to my lieutenants and men, and my duty to the service; never to be actuated by a selfish personal motive; never to leave undone anything that would benefit my troop, my regiment, the military service or the Government. Amen."

Wij hebben slechts getracht een flauw denkbeeld te geven van den ernst en de practische waarde van Captain STEELE's uitingen, en wij koesteren eenig vertrouwen dat elk officier ons zal danken die te zijner kennis te hebben gebracht.

(„Army and Navy Journal").

Frankrijk.

In een schrijven aan den President der Republiek verklaart minister PELLETAN dat de **bevoorrechting** van **een officierskorps der marine boven de andere** in eene democratische republiek **misplaatst** is. Het commando over een schip kan natuurlijk slechts een zeeofficier voeren en deze moet boven allen aan boord staan, evenzoo zijn plaatsvervanger, de eerste officier, zelfs indien toevallig een officier van een ander korps met hoogeren rang zich aan boord mocht bevinden.

Overigens heeft het geen zin dat de zeeofficier boven de officieren van andere marinekorpsen voorgaat.

Bij Pres. Besluit is bepaald, dat aan tafel en bij Commissies de hoogste en oudste in rang het voorzitterschap bekleedt, onverschillig van welk korps hij is. Bij de verdeeling der hutten en de plaatsen aan tafel moet ook daarnaar gehandeld worden. Maakt de aard eener Commissie het voorzitterschap logisch van een officier uit een bepaald korps, dan zullen de medeleden (van andere korpsen) jonger gekozen moeten worden.

(„Rundschau").

Het **gebrek aan personeel** is zoo groot, dat de kruiser „Guichen" slechts met groote moeite voltallig bemand kan worden. Verscheidene schepen van het „Escadre du Nord" hebben slechts 60 % der normale bemanning.

(„Le Yacht").

Marine en Oorlog hebben te zamen besloten dat de **marine** de **kustartillerie** en de naar zee gelegen werken zal **overnemen.**

(„Rundschau").

De **zeeofficier,** die den torpedobootjager **„Espignole" commandeerde,** welke onlangs is gezonken (zie vorigen jaarg. blz. 995), zal **voor een krijgsraad** terecht staan. („Journal R. U. S. I.").

Rusland.

Een Russisch artillerist zegt, dat proeven in het leger bewezen, dat het gebruik van **gele brillen** de kanonniers en schutters in staat stelde **30 %, meer treffers** te verkrijgen dan met het ongewapend oog, speciaal bij afwisselend licht.

(„Army and Navy Journal").

Diversen.

Nederland.

Door den tegenwoordigen Minister van Marine is ingesteld een **Marine-Raad,** als adviseerend lichaam, waarin zitting hebben de Directeuren en Commandanten der Marine te Amsterdam, Willemsoord en Hellevoetsluis, de Chef van afdeeling Personeel en Defensie, de sous-chef van den Marine-Staf, de Directeur van Scheepsbouw en de Inspecteur der Artillerie. De Luitenant ter zee 1e kl., toegevoegd aan den Chef Marinestaf is Secretaris, doch geen lid van den Raad.

De Oudste der in Nederland actief dienende vlagofficieren is President.

Z.Exc. de Minister presideert den Raad, wanneer hij de vergadering wenscht bij te wonen.

Nogmaals Kompasregelen door slingertijden.

De heer v. d. Mieden gaat in de „Zee" van Maart 1903 de voornaamste gebreken na die deze methode aankleven, de stof daartoe puttende uit verschillende hem toegezonden beschrijvingen van proeven.

Oppervlakkig bleken de verkregen uitkomsten niet onverdeeld gunstig, daar het voorkwam dat berekening en peiling tot 4.°5 verschil gaven.

Bij onderzoek bleek dat de verschillen in de coëfficiënten B en C, verkregen door berekening en door peiling, niet meer bedroegen dan 0.°2, wanneer men de amplitudo niet boven de 4 streken neemt.

De coëfficiënt D leverde meer moeielijkheden op. Deze werd steeds een positief bedrag te klein gevonden. Een geheel gecompenseerd kompas aan boord, dat volgens de peiling $D = 0$ had, had volgens de slingermethode een negatieve D.

Dit moet het gevolg zijn van de werking van het compen-

satie-ijzer ter weerszijden van het kompas, want op de deviascoop, waar D = 0 was, zonder de nabijheid van dit ijzer, gaf ook de slingermethode D = 0. Het ligt voor de hand de verklaring te zoeken in de inductie van de magneten der roos op het weeke ijzer. Deze is bij N. en Z. voorliggende nihil en het sterkst bij O. en W. koersen, terwijl ze bij tusschenliggende koersen natuurlijk ook een rol speelt.

Bij lichte kompasrozen zijn de magneten klein, zoodat de inducerende werking slechts dan van invloed zal wezen, wanneer de polen zeer dicht bij het weeke ijzer zijn; zoodra ze zich hiervan verwijderen wordt de kracht te gering om practische beteekenis te hebben. Maar ook bij O. en W., juist als deze inductie het sterkst is, worden de slingertijden waargenomen en komt zij de versterking der richtkracht door het weeke ijzer nog vergrooten. Als ter weerszijden van het kompas week ijzer is aangebracht, neemt men dus bij O. en W. te kleine slingertijden waar en vindt een te kleine D.

Bij een proef, genomen met een kompas zonder afwijkingen, waarbij de cylinders ter weerszijden geheel met week ijzeren kokers gevuld werden, werd eerst met een THOMSON-roos, toen met een KAISER-roos de coëff. D bepaald.

Door peiling gaf de THOMSON-roos D = −8° en door berekening −9°.

Door peiling gaf de KAISER-roos D = −9°.5 en door berekening −13°.

De THOMSON-roos verkeert door haar kleine meer in het centrum gelegen magneten in aanmerkelijk gunstiger positie voor de slingermethode. Daar zij in het bovenstaande geval nog maar 1° fout geeft, blijkt zij voor de slingermethode zeer geschikt.

Voor de KAISER-roos was de mogelijke fout in D 3°.5; bij deze kompassen zou men dus B en C door de slingermethode nauwkeurig kunnen bepalen, voor D zou men bekend moeten wezen met de hoeveelheid van het weeke ijzer dat zich in de cylinders bevindt en naar gelang daarvan een correctie bepalen, welke altijd + is en welke tusschen 0 en 3°.5 zou liggen. Meer week ijzer dan bij bovengenoemde proef zal men wel niet aantreffen.

Ook op de flindersbar werken de magneten inducerend, waardoor de slingertijd bij N. en Z. verkort wordt. Deze invloed is dus tegengesteld aan dien van het andere weeke ijzer, maar aanmerkelijk kleiner, daar de geïnduceerd wordende massa kleiner is. Bij een kompas met KAISER-roos oorspronkelijk zonder afwijkingen werd een flindersbar ingezet en de coëfficiënt D bepaald. Deze gaf nu D = + 0°.6.

Bij veel week ijzer en een flindersbar, zal men dus een correctie op D moeten toepassen, welke geschat moet worden en moet liggen tusschen 0° en 2°.9 (3°.5—0°.6).

(„Zee").

Duitschland.

Sedert kort zijn de schepen der Nordd-Lloyd voorzien van een inrichting tot het **ontdekken** en **blusschen van brand** in de ruimen. Het beginsel is: geen brand zonder rook. Er is een centraal station, waarin een electrische motor die een centrifugaal drijft. Deze zuigt o. a. uit buizen van ± 2 cM. middellijn, die naar de diverse ruimen loopen en daar een opening hebben boven tegen het dek. In geval van brand in een ruim zuigt de daarop staande buis rook. De wacht in het centraal station behoeft slechts een spruit op de buis te zetten om den brand onmiddellijk met stoom te blusschen.

(„Le Yacht").

Aan elkaar wellen van een gebroken steven door middel van „Thermit." Een zeer belangrijk werk op het gebied van scheepsbouw werd 26 Januari l.l. aan den beschadigden poststoomer „Sevilla" van de Hamburg—Amerika-lijn, in het Brandenburger dok te Hamburg, uitgevoerd. Het bestond uit het aan elkaar wellen van den gebroken achtersteven met behulp van thermit. Soortgelijke herstellingen werden reeds met goed gevolg aan spoorrails enz. uitgevoerd, waardoor veel tijd en arbeid bespaard wordt, aangezien het werk op de plaats zelve zonder eenige verplaatsing der aan elkaar te wellen lichamen kan worden uitgevoerd.

De achtersteven van de „Sevilla" was op de benedenhelft van het schroefgat gebroken en volgens de totnogtoe gebruikelijke wijze, zou men den achtersteven van het schip hebben moeten afnemen, om dien naar eene fabriek te zenden. In dit geval geschiedde dit echter niet, alles bleef aan het schip verbonden, slechts het roer werd afgenomen. Het ijzer werd bij de gebroken plaats rood gloeiend gemaakt, daarna werd boven de breuk een trechter aangebracht, waarvan de ruimte tusschen den dubbelen wand met graphiet of asbestos opgevuld was. De trechter was met chemisch zuiver ijzer gevuld, waarop het grauwe poeder lag, waarin men een ander poeder mengde. Binnen eene minuut had zich eene hitte van 3000° ontwikkeld; het zich in den trechter bevindende ijzer smolt en liep, nadat er een gat in het benedendeel van den trechter gestooten was, naar de gebroken plaats. Deze was door een goed sluitende kast met dubbele wanden omgeven, waarvan de tusschenruimten, evenals bij den trechter, met asbest of graphiet opgevuld waren. Het vloeibare ijzer, dat door de breuk liep, werd opgevangen en verzamelde zich zoodanig, dat de breuk geheel met ijzer gevuld was.

Nadat alles gestold en afgekoeld was, werden de kasten enz. verwijderd; de ijzerklompen, die zich om de gebroken plaats gevormd hadden, werden nu met beitel en hamer verwijderd en daarna alles verder glad afgewerkt.

(„Mittheilungen").

Engeland.

$3\frac{1}{2}$ millioen pond sterling zullen besteed worden ter **uitbreiding** van de **dok-** en **havenwerken** in **Simonsstad** en **Kaapstad.**

(„Rundschau").

Bij **verkoop** bracht de **„Agamemnon"** niet 40.000 pd. st. (vorigen jaarg. blz. 969) doch 20.000 pd. st. op. Ook het pantserschip **„Thunderer"** is nu **uit de schepenlijst geschrapt.**

(„Mittheilungen").

De **nieuwe „Cunard"-stoomers** worden 231.6 M. lang, 24.4 M. breed, krijgen 3 machines met 60000 I.P.K. en moeten bij een kolenverbruik van 46 ton per uur 25 mijl loopen.

(„Rundschau").

De kruiser „Grafton" (7300 ton) **stootte** den 31[en] Januari in den Stillen Oceaan met $22\frac{1}{2}$ mijls vaart **op een walvisch.** De schok brak waarschijnlijk de ruggegraat van het beest, dat over den ram bleef hangen tot de machines gestopt waren. Naar schatting was het dier meer dan 20 M. lang. Toen de machines volle kracht achteruit sloegen, maakte het schip vrij, terwijl het lijk spoedig daarop in de diepte zonk.

(„Le Yacht").

Overzicht van de actieve Britsche vloot.

	Slagschepen.	Kruisers.	Flottielje-vaartuigen.	Torpedoboot-vernielers.	Station-schepen.	Totaal.
In de eigen Britsche wateren	10	10	8	24	8	60
Kanaalvloot	6	6				12
In de Middellandsche Zee	14	14	6	25	2	61
In China	4	9	16	3	2	34
Kaap de Goede Hoop en W.-k. Afrika	1	6	7		1	15
In Noord-Amerika (West-Indië)		7	3	1	3	14
In Australië		8	4			12
In de Stille Zuidzee		5	1	1		7
Z.O. kust van Amerika		1	2			3
In Oost-Indië (Bombay)		5	3		2	10
Totaal	35	71	50	54	18	228

Het aantal koppen, officieren inbegrepen, bedraagt ±8691, [illegible] 1083380 [illegible].

(„Internationale Revue").

BOEKBEOORDEELING.

Seetafeln, von E. KNIPPING. Verlag von G. W. NIEMEYER, Nachfolger G. WOLFHAGEN. Hamburg 1903.

Het doel dat de schrijver zich voorstelt, is vereenvoudiging en meerdere vlugheid in het cijferen. Dit is te bereiken door het aantal decimalen van de logarithmen te beperken tot 4, door de verschillende waarden af te ronden tot heele (of desgewenscht halve) minuten, door het doen vervallen van secanten en cosecanten en door het gebruik van andere functien.

Daar de eerste twee punten reeds vroeger zijn behandeld, wil de schrijver de laatste punten door de uitgave van deze tafels in een grooteren kring doen onderzoeken.

Het werk bevat geen tafels meer in het bijzonder aan de nautische astronomie gewijd; de oplossing van de nautische vraagstukken wordt teruggebracht tot de oorspronkelijke formules van den bolvormigen driehoek, waarbij om het resultaat van de berekening zoo nauwkeurig mogelijk te maken, de tangensformules gebruikt worden, die steeds het nauwkeurigst zijn. Verder breekt de schrijver met de bestaande gewoonte, dat men bij de berekening van nautische vraagstukken alleen moet optellen en trekt de logarithmen dus ook af; als gevolg hiervan kunnen de secanten- en cosecanten-tafels vervallen. [1])

Geven deze tafels werkelijk bekorting?

In de eerste plaats dient er nogmaals op gewezen te worden, dat bij *alle* methoden een groot gedeelte van het werk hetzelfde blijft, n.l. de voorbereidende werkzaamheden voor men aan het cijferen toe is. Onder die voorbereidende werkzaamheden zijn te verstaan: het vinden van den benoodigden tijd van den eersten meridaan, het opzoeken en verbeteren van de almanac-gegevens (declinatie enz.), het corrigeeren van de waargenomen hoogten, het vinden van het gegist bestek.

Op dit gedeelte is uit den aard der zaak weinig tijd uit te sparen. In de tafels 6 *a* en *b* en 6 van bovengenoemd werk vindt men de geheele correctie toe te passen op de waargenomen hoogte, respectievelijk van ster of planeet, zon en maan, om de ware middelpuntshoogte te verkrijgen. In de in Neder-

1) In Duitschland schijnt men de gewoonte te hebben, een logarithmus niet door twee te deelen en vindt men b.v. tafels voor log. $\sin^2$ van den halven hoek. In deze »Seetafeln" ontbreken dergelijke tafels.

land veel gebruikt wordende zeevaartkundige tafelen van BROUWER vindt men deze geheele correctie alleen voor de zon en voor de sterren (tafel XV en XXI); voor de maan komt een soortgelijke tafel daar niet voor.

Voor de berekening zelf heeft men hoogstens 5 minuten noodig, vooral als men het schema heeft staan (bij veelvuldig gebruik heeft men het schema niet noodig), en hierop zal men zeker niet meer dan 1 of 2 minuten kunnen uitsparen.

Geeft nu echter het schema volgens den heer KNIPPING bekorting? Om ons te bepalen tot het meest voorkomende geval, de berekening van een hoogtelijn, heeft men volgens het schema van den heer K.:

$$\text{tg.}\,\frac{1}{2}(T+S)=\frac{\cos.\,\frac{1}{2}(\Delta-e)}{\cos.\,\frac{1}{2}(\Delta+e)}\,\text{cotg.}\,\frac{P}{2}\qquad \text{tg.}\,\frac{1}{2}(T-S)=\frac{\sin.\,\frac{1}{2}(\Delta-e)}{\sin.\,\frac{1}{2}(\Delta+e)}\,\text{cotg.}\,\frac{P}{2}$$

$$\text{tg.}\,\frac{n}{2}=\frac{\sin.\,\frac{1}{2}(T+S)}{\sin.\,\frac{1}{2}(T-S)}\,\text{tg.}\,\frac{1}{2}(\Delta-e).$$

Waarin T = azimuth, P = uurhoek, S = parallaktische hoek, Δ = 90— declinatie, e = 90— breedte en n = topsafstand is noodig 11 logarithmen.

Volgens het schema in de tafel van BROUWER:

$$\text{tg.}\,\varphi=\cos.\,P\,\text{cotg.}\,d\qquad \sin.\,h=\frac{\sin.\,(b+\varphi)\,\sin.\,d}{\cos.\,\varphi}$$

$$\text{cotg.}\,T=\text{cotg.}\,P\,\frac{\cos.\,(b+\varphi)}{\sin.\,\varphi},$$

heeft men ook 11 logarithmen noodig.

In beide gevallen dus 11 logarithmen, in de tafels van KNIPPING staan echter de cosinussen en de sinussen van een hoek op verschillende bladzijden, zoodat men hier voor $\cos.\,\frac{1}{2}(\Delta-e)$ en $\sin.\,\frac{1}{2}(\Delta-e)$, en voor $\cos.\,\frac{1}{2}(\Delta+e)$ en $\sin.\,\frac{1}{2}(\Delta+e)$ de bladzijden om moet slaan, terwijl men in de tafels van BROUWER de verschillende functiën van een hoek op één bladzijde vindt.

Bij afronding tot heele en halve minuten behoeft men bij geen van beide tafels te interpoleeren. De tafels van K. geven dus geen bekorting.

De kans op vergissingen is bij de BROUWER-tafels iets grooter, daar men een verkeerde kolom kan nemen, bij de tafels van KNIPPING is de kans hierop niet groot, daar men op de eene bladzijde de log. sinus en op de andere log. tang. vindt.

Een voordeel, doch slechts een gering voordeel is het, dat de tafels kleiner zijn; voor de zeevarenden is besparing in omvang en gewicht tot zekere grenzen van weinig belang.

Wanneer men nu nog in aanmerking neemt, dat de schrijver uitgaat van de veronderstelling dat men het „Nautische Jahrbuch" ter beschikking heeft en dus de hulptafeltjes die dat „Jahrbuch" bevat, niet in deze tafels van K. voorkomen, terwijl men aan boord van de Nederlandsche vloot over het algemeen gewend is aan „The Nautical Almanac" of de „Zeemansalmanak van Buys", dan is het niet waarschijnlijk dat deze tafels in ons land in gebruik zullen worden genomen.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën gedurende de maand Februari 1903.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 2e kl.	W. Brandt	eskader O.-I.	non-actief	29 Jan.
Kapt. d. marin.	J. M. Ente v. Gils	op zijn verzoek eerv. ontslagen		1 Febr.
1e luit. marin.	A. de Timmerman.	bevorderd tot kapitein.		„
2e id.	J. Oele	id. „ 1e luitenant		„
Kapt. ter zee.	J. H. Calmeijer.	commt. Schorpioen	non-actief	14 „
Luit. t. z. 1e kl.	C. W. de Visser.	1e off. id.	non-actief	„
id. 2e „	Jhr. J. H. O. v. d. Bosch	Schorpioen	id.	„
id.	O. van Slooten	id.	id.	„
id.	W. C. A. Vink	id.	id.	„
Off. v. gez. 1e „	Dr. Th. Koppeschaar	id.	id.	„
Off. v.adm. 2e „	J. H. Ruijgrok	id.	id.	„
Off.-mach. „ „	B. H. Harinck	id.	id.	„
Luit. t. z. „ „	W. J. Janssens.	eskader O.-I.	id.	27 Jan.
Off.v.adm. „ „	W. Obbes	non-actief	ged. te Leiden b/d. fabriek van Tieleman & Dros	16 Febr.
id.	M. Meinesz	ged. te Leiden	non-actief	18 „
Kapt. ter zee.	J. Cardinaal	ged. te W/o.	commt. Neptunus	26 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. H. van Leent	id.	1e off. Neptunus	„
id. 2e „	W. F. van Erp Taalman Kip	Wachts. W/o.	Neptunus	„
id.	C. D. de Haes	non-actief	id.	„
id.	A. Goekoop	R. Claeszen	id.	„
id.	A. D. Muller	Wachts. W/o.	id.	„
id.	O. van Slooten	non-actief	id.	„
id.	J. H. G. Kremer.	Isala	id.	„
id.	J. M. Kalis	non-actief	id.	„
Kapt. d. marin.	L. de Jonge Oudraat	korps	id.	„
1e luit. marin.	W. J. Bernelot Moens	id.	id.	„
2e id.	P. J. J. Michielsen.	id.	id.	„
id.	P. Haitsma Mulier.	id.	id.	„
id.	C. J. O. Dorren	id.	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	W. M. Mertens	non-actief	id.	„
id. 2e „	H. O. C. Bloemink	id.	id.	„
Off.v.adm. 1e „	W. F. van Grasstek	id.	id.	„
id. 2e „	M. Meinesz	id.	id.	„

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 2e kl.	J. C. Jager	W/s. Amsterd.	R. Claeszen . .	26 Febr.
id.	K. A. Telders . . .	Dolfijn	Isala	„
id.	W. C. Canters . . .	Wachts. W/o.	Dolfijn	„
id.	J. C. P. Eeftinck Schattenkerk . .	W/s. Amsterd.	Ulfr	10 „
id.	F. J. Houwert . . .	eskader O.-I. .	non-actief . . .	12 Jan.
id.	id.	non-actief . . .	Wachts. W/o.	24 Febr.
Adelborst 1e kl.	P. Haverkamp . . .	Nautilus	non-actief . . .	21 „
id.	D. J. bar. v. Lynden	id.	id.	„
id.	M. H. de Beaufort .	id.	id.	„
id.	G. L. Mulder	id.	id.	„
Off.v.adm. 1e kl.	J. S. de Bruijn. . . .	ged. te Rijswijk	id.	1 Mrt.
Luit. t. z. 1e „	H. S. Suermondt. .	K.Wilh. d. Ned.	id.	26 Febr.
id.	A. J. M. Nolet . . .	id.	id.	22 „
id. 2e „	S. de Ranitz	id.	id.	26 „
id.	F. Verschoor v. Nisse	id.	id.	22 „
id.	H. M. Manikus. . .	id.	id.	„
id.	H. Bisschop v. Tuinen	id.	id.	„
id.	W. E. Wolterbeek Muller	id.	id.	28 „
Off. v. gez. 1e kl.	O. Engelken	id.	id.	26 „
id. 2e „	P. J. Vastenou. . .	id.	id.	„
Off.v.adm. 1e „	C. Flaes.	id.	id.	6 Mrt.
Luit. t. z. 2e „	jhr. J. H. O. v. d. Bosch	non-actief . . .	K.Wilh. d. Ned.	24 Febr.
id.	C. F. Kruisinga . .	Wachts. W/o.	id.	28 „
id.	E. P. Westerveld .	id.	id.	23 „
id.	H. J. Hartkamp . .	Sommelsdijk .	id.	24 „
id.	W. C. A. Vink. . . .	non-actief . . .	Sommelsdijk .	„
Off. v. gez. 1e kl.	T. Janssonius. . . .	Wachts. W/o.	K.Wilh. d. Ned.	26 „
id.	J. H. Detmers . . .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	„
Off.v.adm. 1e „	J. S. de Bruijn. . .	id.	K.Wilh. d. Ned.	6 Mrt.
Off.-mach. 2e „	B. H. Harinck . . .	id.	id.	28 Febr.
Luit. t. z. 1e kl.	J. G. W. J. Eilerts de Haan	Dept. v. Marine	non-actief . . .	2 Mrt.
id. 2e „	J. L. H. Luijmes . .	non-actief . . .	Dept. v. Marine	„
Kapt. ter zee.	I. v. d. Bosch . . .	commt. K. Wilh. .	non-actief	26 Febr.
id.	J. D. Heijning . . .	non-actief. .	commt. K. Wilh.	„
Luit. t. z. 1e kl.	O. van Lennep. . .	eerste off. Evertsen.	non-actief.	6 Mrt.
id.	F. C. W. Moorrees .	non-actief .	eerste off. Evertsen	„
id. 2e „	A. Goekoop.	R. Claeszen. .	W/s. Helvoet .	26 Febr.
id.	L. van Verre. . . .	non-actief . . .	Neptunus . . .	3 Mrt.
Adelborst 1e kl.	H. A. Romswinckel	id.	Evertsen. . . .	26 Febr.
Luit. t. z. 1e „	P. G. J. graaf van Hogendorp	W/s. Amsterd.	commt. Bever	29 Jan.
id. 2e „	W. J. Janssens . .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	9 Mrt.
Kapt.-luit. t. z.	P. C. Swaan	commt. Buffel .	1e off. K. Wilh.	10 „
id.	P. Scholten	id. Nautilus	non-actief . . .	„
id.	R. O. J. Verschoor	non-actief . . .	commt. Buffel.	„
id.	R. Reinders	id.	id. Nautilus	„
id.	G. Fabius	1e off. K. Wilh.	non-actief . . .	„

Gedurende de maand Maart.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 2e kl.	L. van Verre. . . .	non-actief . . .	verlof van één jaar geëindigd . . .	1 Mrt.
Off v. gez. 1e „	Dr. C. J. de Bruijn Kops	Marnix	hospitaal W/o.	6 „
id.	Dr. J. Bijl.	Bellona	Marnix	„
id. 2e „	H. O. C. Bloemink	Neptunus . . .	Bellona	„
id.	F. J. Broers	non-actief . . .	Neptunus . . .	„
Luit. t. z. 1e „	A.F.J. Romswinckel	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	16 Febr.
Kapt.-luit. t. z.	G. P. van Hecking Colenbrander. . .	1e off. Holland	id.	10 Mrt.
id.	W. van Voss. . . .	non-actief . . .	1e off. Holland.	„
Luit. t. z. 1e kl.	L. Hamming	1e off. Nautilus	1e off. Buffel. .	16 „
id. 2e „	J. H. Tours	Nautilus. . . .	Buffel	20 „
id.	J. C. F. Hooijkaas.	id.	id.	„
id.	A. F. Gooszen . . .	id.	W/s. Helvoet .	„
Off. v. gez. 1e kl.	A. W. v. d. Velde. .	id.	non-actief . . .	„
Luit. t. z. 1e „	J. O. Kolkmeijer . .	1e off. Buffel. .	1e off. Nautilus	16 „
id. 2e „	J. A. Vink	Adm.v.Wassen.	Nautilus . . .	20 „
id.	J. C. Brandt Corstius	id.	id.	„
id.	C. L. Schepp	Buffel . . .	id.	„
id.	G. L. Heeris	id.	id.	„
Off.v. gez. 2e kl.	S. A. v. d. Chijs . . .	Dolfijn	id.	„
Luit. t. z. 2e „	E. M. J. Chevalier. .	gymnastiekschool Amsterdam	Adm. v. Wassen.	„
id.	W. Brandt	non-actief . . .	id.	„
id.	T. A. van Hengel .	Buffel	Wachts. W/o.	„
id.	A. A. Visser	W/s. Helvoet .	K.Wilh.d.Ned.	„
Off. v. gez. 2e kl.	G. J. Colder	hospitaal W/o.	Dolfijn	„
Off.v.Adm.2e „	J. P. Zur Muhlen . .	Adm.v.Wassen.	non-actief . .	6 April
id. 1e „	J. M. Langlois v. d. Berg	non-actief . .	Adm.v.Wassen.	„
Dir. off. v. gez. 1e kl.	W. Meijboom. . . .	overleden.		3 Mrt.
Luit. t. z. 1e „	I. T. van Slooten .	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	1 „
id.	A. A. Flaes	commt. Ulfr. .	commt. Balder	2 April.
Kapt. ter zee.	J. G. Snethlage . .	commt. P. Hein	non-actief. . .	14 Mrt.
Luit. t. z. 1e kl.	H. T. Hoven	1e off. id.	id.	„
id. 2e „	C. L. van Buuren .	Piet Hein . . .	id.	„
id.	H. J. Albarda . . .	id.	id.	„
id.	A. v. d. Sluis. . . .	id.	id.	7 „
id.	J. A. M. J. Beretta .	id.	id.	14 „
id.	G. L. de Bruijn . .	id.	id.	7 „
id.	R. van Ameijden van Duijm	id.	id.	14 „
Off.v. gez. 2e kl.	W. A. de Looze . .	id.	id.	„
Off.v. adm. 1e „	S. Hummelink . . .	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e „	jhr. J. C.A. v.d.Wyck	Oost-Indië . . .	id.	20 Febr.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 2e kl.	A. Seret	Oost-Indië	non-actief	20 Febr.
Off.v.adm.2e kl.	J. H. Dijkman	non-actief	Wachts. W/o.	17 Mrt.
Luit. t. z. 2e „	A. ten Broecke Hoekstra	Nautilus	non-actief	20 „
id.	J.E. v. Hoogenhuijze	W/s. Helvoet	Buffel	„
Kapt.-luit. t. z.	G. P. van Hecking Colenbrander	non-actief	per part. S.S. „Prinses Sophie" naar O.-I.	28 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. F. Hosang	Dept. v. Marine	commt. Geep	1 April.
id. 2e „	J. C. P. Eeftinck Schattenkerk	Ulfr	Geep	4 „
id. 1e „	L. P. W. v. d. Wal	Dept. v. Marine	commt. Raaf	1 „
id. 2e „	J. A. Holtappel	W/s. Helvoet	Raaf	4 „
id.	H. M. Manikus	non-actief	Ulfr	„
id.	F. Verschoor van Nisse	id.	W/s. Helvoet	„
Off.v.adm.2e kl.	C. Valkenburg	adm. hosp. Helvoet	non actief	1 Mei
id.	W. Obbes	ged. te Leiden	adm. hosp. Helvt.	„
id.	J. F. B. v. Heeckeren van Waliën	non-actief	ged. Instit. W/o.	24 Mrt.
Kapt. ter zee	J. Wentholt	commt. Holland	non-actief	„
id.	H. P. Netscher	non-actief	commt. Holland	„
Luit. t. z. 2e kl.	A. C. de Joncheere	Dep. v. Marine	non-actief	1 April.
id. 1e „	O. van Lennep	non-actief	Holland	7 „
id.	M. W. Olivier	id.	commt. Argus	11 „
id. 2e „	S. de Ranitz	id.	Argus	„
id.	H. C. Louwerse	Wachts. W/o.	id.	„
Off. v. gez. 2e „	L. D. v. Hengel	hosp. W/o.	id.	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. S. A. Kroon	1e off. Sommelsd.	Neptunus	25 Mrt.
id.	W. F. van Erp Taalman Kip	Neptunus	1e off. Sommelsd.	25 „
id.	jhr. E. B. J. Elias	gymnastieks. A/d.	Kweekschool Leiden	1 April.
id.	J. T. C. v. Schreven	id.	W/s. Amsterd.	„
id.	J. A. Wichers Hoeth	Kweeks. Leiden	K. Wilhelmina	„
id. 1e „	P. J. Serlé	commt. Braga	commt. Wodan	31 Mrt.
id.	A. Vos	W/s. Amsterd.	Wodan	„
id.	H. Bisschop van Tuinen	non-actief	W/s. Amsterd.	4 April.
id.	J. P. Muller	Oost-Indië	non-actief	6 Mrt.
Adelborst 1e kl.	H. F. R. Snoek	id.	id.	„
Luit. t. z. 1e kl.	P. G. J. graaf van Hogendorp	commt. Bever.	1e Off. W/s. A/d.	1 April.
id.	A. J. M. Nolet	non-actief	1e off. Cerberus	4 „
id. 2e „	H. J. Boldingh	1e off. Cerberus	K. Wilhelmina	„
id. 1e „	H. S. Suermondt	non-actief	Wachts. W/o.	8 „
id. 2e „	G. Duijckinck Sander	Marnix (torpedod.)	non-actief	10 „
id.	W. C. Bijl de Vroe	Marnix	ged. bij den torpedod.	„
id.	J.A.E. Schenk de Jong	W/s. Helvoet	Marnix	„

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Kapt. ter zee.	A. Seret	non-actief.	commt. Kortenaer	8 April
Luit. t. z. 1e kl.	A. F. J. Romswinckel	id.	1e off. Kortenaer	„
id. 2e „	L. A. v. d. Stok ...	W/s. Amsterd.	Kortenaer. .	„
id.	G. A. H. v. d. Stok .	gymnastieks. A/d.	id.	„
id.	E.A.W.v. Riemsdijk	Evertsen. ...	id.	„
id.	T. A. v. Hengel . .	Wachts. W/o.	id.	„
Off. v. gez. 1e „	A. W. v. d. Velde .	non-actief ...	id.	„
Off.v.adm. 2e „	J. H. Ruijgrok ...	id.	id.	„
Off.-mach. 2e „	L. Paret	R. Claeszen . .	id.	„
Luit. t. z. 2e „	P. J. Lucardie ...	Wachts. W/o.	Evertsen ...	„
Adelborst 1e „	H. A. Romswinckel	Evertsen. ...	W/s. Helvoet .	1 „
id.	D. J. bar. v. Lynden	non-actief ...	Evertsen . .	„
id.	M. H. de Beaufort .	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e „	A. Seret	id.	Wachts. W/o.	2 „
id.	jhr. J. C. A. v. d. Wyck	id.	id.	„
Off.-mach. 2e „	M. Zwart	Oost-Indië ...	non-actief ...	13 Mrt.
Luit. t. z. 2e „	P.H.D. Schuttevaer	Marnix (ged. torpedod.)	Dep.v.M.	1 April
id.	A. F. Gooszen . .	W/s. Helvoet.	Marnix (torpedod.)	18 „
id.	J. P. Muller	non-actief ...	W/s. Helvoet.	„
Schout-bij-nacht	A. G. Ellis	benoemd tot Minister v. Marine		16 „
Luit. t. z. 2e kl.	J. F. Obbes.....	gep. wegens lichaamsgebreken		1 April
id.	C. v. d. Burg ...	id.	id.	„
id.	F H. Staverman .	id.	id.	„
id.	C.M. Facee Schaeffer	id.	id.	„
id.	W.F. v. Erp Taalmnan Kip	bevord. tot luit. ter zee 1e kl.		„
Adelborst 1e kl.	C. Rühl	id.	2e „	„
id.	M. J. Verloop ...	id.	„	„
id.	J. Bosma	id.	„	„
id.	J. R. Filz......	id.	„	„
Luit. t. z. 1e kl.	H. W. G. v. Bleijswijk Ris	in comm. den Haag ged. te Amdam bij gereedm. „H. Hendrik"		2 „
Kapt.-luit. t. z.	A. M. P. C. v. d. Laar	commt. Bulgia	non-actief ...	7 „
Luit. t. z. 1e kl.	P. G. J. graaf van Hogendorp	1e off. W/s. A/d..	commt. Bulgia	„
id.	J. P. Guépin	Holland	1e off. W/s. A/d.	„
id. 2e „	W. E. Wolterbeek Muller	non-actief ...	Dufa	10 „
Kapt. ter zee.	J. Wentholt	bevord. tot schout-bij-nacht .		7 „
Kapt.-luit. t. z.	J. B. Snethlage ...	id.	kapt. ter zee ...	„
Luit. t. z. 1e kl.	A. M. P. C. v. d. Laar	id.	kapt.-luit. ter zee.	„
id. 2e „	C. L. van Buuren . .	id.	luit. ter zee 1e kl.	„
Adelborst 1e kl.	F. M. Fransen v. d. Putte	id.	id. 2e „	„
Schout-bij-nacht	J. Wentholt	non-actief . .	dir. commt. W/o.	„
Off. v. gez. 1e kl.	G. Poolman.....	gep. wegens langdurigen dienst		1 „
Dir.off.v.gez. 2e kl.	G. H. Klosser . .	bevord. tot dir. off. v. gez. 1e kl.		„
Off. v. gez. 1e kl.	Dr. C. J. de Bruijn Kops	id.	id. 2e „	„
id. 2e „	H. O. C. Bloemink	id.	off. van gez. 1e „	„
id.	L. van Lissa	id.	id.	„

J. A. MEIJER, Tailleur.

Hoofdgracht 25, Den Helder.

Leverancier van Marine-Uniformen in prima Laken en uitmonstering.

UITRUSTINGEN VOOR INDIË.

…TE JASSEN van af f 3.75; WITTE PANTALONS van af f 3.50.

… indigo blauw WATERPROOF-MANTEL f 9.50, f 13.50, f 15.50,

voor Adelborst 1e kl. Elke hoogere rang f 0.50 meer.

…-COURANT wordt op aanvraag toegezonden.

„Amsterdam Londen" Verzekering-Maatschappij,

gevestigd te Amsterdam.

Kapitaal f 600.000, geheel geplaatst.

DIRECTEUR: G. VAN DER AA.

„INBOEDEL" en „UITRUSTING" Verzekering

speciaal voor HEEREN ZEE-OFFICIEREN,

op bijzonder GUNSTIGE en PRACTISCHE voorwaarden,

… bij „Inboedel"-Verzekering, de transportrisico … eventueele verhuizing binnen het Koninkrijk, onder de verzekering begrepen … terwijl bij „Uitrusting"-Verzekering, bij het opmaken der … polis-premie, steeds rekening wordt gehouden met de *Categorie* van … (varende of stilliggende), waarop de verzekerde gedurende het afge… … verzekeringsjaar heeft gediend, zoomede met non-activiteit of plaatsing … wal. Restitutie in het eerste geval $^1/_{15}$de der premie, en … laatste $^1/_{14}$de der premie per maand.

Nadere inlichtingen met prospectus en uitgebreid premie-tarief, worden … verstrekt door den

Generaal-Vertegenwoordiger te ROTTERDAM:

HOLTZAPFFEL, Oud-Luitenant ter zee.

…meen Assurantie-Kantoor: Wijnstraat No. 35.

… bij C. DE BOER Jr.

…

… J. P. CAMBIER.

… Mariniers van 1665 tot 1900

f 2.25.

F. FINKE,

…k der Maritieme Meteorologie en Oceanografie.

f 3.90.

… H. J. OOSTING,

…che Meetkunde van het platte … stuk. Tweede druk. f 1.—.

… „ -1.50.

Verschenen bij C. DE BOER Jr. te Helder:

Overzicht der in de natuurkunde en in de electrotechniek gebruikelijke eenheden

DOOR

Dr. H. J. OOSTING.

kan …r 30

INHOUD:

Aanteekeningen betreffende de maritieme krijgswetenschap . . . .
De vooruitgang van de scheepshygiëne in de XIXe eeuw, door Dr. J. A. Portengen, Arts, Officier van gezondheid der 1e klasse Hr. Ms. Zeemacht . . . .
Kustverdediging . . . .
Eenige waarnemingen naar aanleiding van uniformen . . . . .
Welk roercommando, door Ph. de Kanter. . . . .
Voor alles, het Marinebelang, door p^a^. . . . .
Bladvulling . . . .
Uit de Pers . . . .
Korte mededeelingen . . . .
Bewegingen der Nederlandsche schepen . . . .
Artillerie . . . .
Torpedo's . . . .
Aanbouw . . . .
Proeftochten en Stoomwezen . . . .
Onderzeesche booten . . . .
Marinebegrootingen Buitenland . . . .
Personeel . . . .
Diversen . . . .
Boekbeoordeeling . . . .
Mededeelingen vanwege het Departement van Marine . . . . . .

De plaatsing van stukken sluit niet in, dat de Redactie zich met de daarin uitgedrukte denkbeelden vereenigt.

HET „MARINEBLAD"

verschijnt op ongezette tijden.

Het wordt uitgegeven van wege de „Marine-Vereeniging", gevestigd te den Helder.

Niet-leden kunnen zich op het „Marineblad" abonneeren tegen een jaarlijksche contributie van *f* 5.—, die in de maand September van het loopende jaar zal moeten worden voldaan.

Men abonneert zich voor één jaar, dat met den 1en Mei aanvangt.

VERANDERING VAN ADRES EN RECLAMES OVER HET NIET-ONTVANGEN VAN HET MARINEBLAD TE ZENDEN AAN DEN UITGEVER.

Jaargang 1903—1904. Tweede Aflevering. — 1 Juni 1903.

PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND TILDEN FOUNDATIONS.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.

ONDER REDACTIE VAN:

W. B. K. BOOM, J. A. VAN ZADELHOFF,
. F. VAN DER WAARDEN, J. H. ZEEMAN, J. B. M. TEN BOSCH,
P. C. COOPS, S. VAN LENNEP, *(secretaris)*.

DEN HELDER.
C. DE BOER JR.

NAAR OOST-INDIË *wordt dit blad per zeepost verzonden. De toezending kan hier ook per mail geschieden tegen vergoeding der extra porto's, die ongeveer 30 ct. per jaar bedragen. Aanvragen daartoe te richten aan den uitgever.*

Ter overname aangeboden:

een paar Epauletten, een Steek en een Sabel voor Hoofdofficier, benevens 10 witte Pantalons.

Brieven onder letter P, aan C. DE BOER Jr. te Helder.

GEVONDEN

a/b. Hr. Ms. Wachtschip te Soerabaja, in de goedang,

een houten vioolkist met blauwe voering.

De eigenaar kan er over beschikken bij den eersten officier.

De gep. Kapitein ter zee PALM, den Haag, Weimarstraat 162, biedt ter overname aan:

Een zoo goed als nieuwe groot tenuejas, met nieuwe strepen à *f* 20.—.

Een zeer goede laken Burnoe à *f* 10.—.

Een goede Cachemiriene Atjehjas à *f* 4.—.

Ter overname aangeboden:

1 geheel nieuwe uniformpantalon *f* 10, 1 id. met nieuw galon *f* 18, 1 weinig gedragen klein unif jas voor *f* 30, 1 id. korte jas *f* 15, 1 groot tenuejas in goeden met geheel nieuwen gouden k voor *f* 20, 1 gedragen burnou *f* 13, 1 nieuwe uniformpet voor 1 gedragen uniformvest (in go staat) voor *f* 2,50, 1 geheel nie steek met doos voor *f* 15. (Alle zaken voor dirigeerend officier gezondheid der 1e klasse).

Te bevragen en te bezichtige den kastelein der Marine-Club te He

De Oud-Luitenant ter zee 2e kl J. D. EVERS biedt ter overname Groot tenuejas, lange Kijker (K Burnous (waterproef), Sabel, t verleden jaar nieuw.

Adres: Dorpsstraat, Apeldoorn.

Te koop gevraagd:

de jaargangen 1898 en volgende va „Engineering"

Aanbiedingen onder letter C. Z den Uitgever C. DE BOER Jr.

Aan alle geëerde lezers van dit blad, wordt bijzonder aanbevolen de aanschaffing van het prachtwerk:

Platen,

„De Nieuwe Geneeswijze".

Wij verwijzen naar het inliggend prospectus. Op verlangen maandelijksche afbetaling.

Algemeene Boekhandel, den Haag.

Hofspui 30a.

IN MEMORIAM.

J. K. VAN DE KRUIJSSE PILAAR,

GEPENSIONNEERD SCHOUT-BIJ-NACHT TIT.,

RIDDER IN DE ORDE VAN DEN NEDERL. LEEUW,

GEBOREN TE GOES

4 OCTOBER 1820,

OVERLEDEN TE ZIERIKZEE

27 APRIL 1903.

Na eene kortstondige ziekte overleed deze vlagofficier, betreurd door allen, die hem gedurende vele jaren gekend hebben in de stad zijner inwoning en door hen, die hem als zeeofficier leerden hoogachten en waardeeren als een humaan, rechtschapen commandant. PILAAR was een zeeman van den ouden stempel, geoefend in de school der zeilvaart, een der weinige nog in leven zijnde gepensionneerde zeeofficieren, die hunne opleiding ontvingen te Medemblik. Den 1en October 1837 op het Instituut gekomen, werd hij vier jaren later adelborst 1e klasse. Na eene korte plaatsing op het wachtschip „Sambre", vertrok hij met Zr. Ms. korvet „Castor" naar West-Indië, waar hij van Maart 1842—Maart 1843 vertoefde. Na in Mei in Nederland teruggekeerd te zijn, maakte hij in hetzelfde jaar nog eene reis naar de Middellandsche Zee, waarheen hij in 1844 weder zeilde aan boord van het fregat „de Rijn", toen vlaggeschip van Prins HENDRIK. In April 1845 vertrok de adelborst PILAAR, op folio van luit. ter zee 2e kl., wederom naar West-Indië, aan boord van Zr. Ms. schoener „Vos" en bleef daar tot Juni 1848, toen hij met de brik „Arend" huiswaarts keerde. Inmiddels was hij den 1en Juli 1845 bevorderd tot luit. ter zee 2e kl. Na zijn terugkeer volgde in September eene non-activiteit tot 1 Mei 1849, waarna hij embarkeerde aan boord van de korvet „Sumatra", voor een kruistocht op de Gronden en naar de Taag, welke tocht spoedig gevolgd werd door eene reis naar West-Indië, waar hij bleef tot 4 April 1850. Van 12—21 Augustus van hetzelfde jaar werd gekruist in de Noordzee en in het volgend jaar 1851 eene reis gemaakt naar de kust van Guinea, en van daar naar en in de Middellandsche Zee tot Juli 1852. Hierop volgde eene non-activiteit van een half jaar. 16 Februari 1853 geplaatst aan boord van het fregat „Palembang", nam hij deel aan de eskaderreis van de „Doggersbank", „Prins van Oranje" en „Palembang", onder bevel van den Schout-bij-nacht J. F. D. BOURICIUS, in de Noordzee en den Griekschen Archipel. Na afloop van die reis ontving hij van den Minister van Marine eene tevredenheidsbetuiging voor de verrichte meteorologische waarnemingen, welker opteekening in journalen destijds was ingevoerd. Na eene non-activiteit van Februari tot Augustus 1854, eene plaatsing op het wachtschip te Vlissingen en te Hellevoet-

sluis met detacheering aan boord kanonneerboot N°. 44 en het kostschip te Rotterdam, vertrok PILAAR in 1855 als 1e officier met het transportschip „Prins Willem Frederik Hendrik" naar Oost-Indië, welk schip 18 Februari 1856 aldaar arriveerde. Den 1en October 1855 was hij bevorderd tot luit. ter zee 1e kl. In Indië aangekomen kreeg hij het bevel over Zr. Ms. schoener „Sylph", met welken bodem hij in 1857 deelnam aan eene expeditie naar Sambalioeng (Borneo) en in 1859 tegen Boni. Wegens laatstgenoemde krijgsverrichtingen werd de luit. ter zee 1e kl. PILAAR eervol vermeld. Na een ruim driejarig verblijf in Oost-Indië zou hij als commandant van het transportschip „Merwede" repatrieëren, doch deze bodem, destijds in de Marine „le Merveilleux" genaamd, omdat hij zoo slecht zeilde, werd te Soerabaja afgekeurd, zoodat de thuisreis per koopvaarder om de Kaap geschiedde. 13 April 1860 in Nederland aangekomen en op non-activiteit gesteld, werd PILAAR 1 Maart 1863 geplaatst als commandant van het stoomschip „Stavoren", het eerste stoomschip, waarop hij na 22 jaren dienst diende. Met dien bodem vertrok hij naar West-Indië, ging daar over op de „Dommel" als stations-commandant in Suriname tot 4 April 1864, toen hij met zijn schip thuisvoer. 1 Januari 1866 volgde de bevordering tot kapitein-luitenant ter zee. In 1866 vertrok hij wederom naar Oost-Indië per zeilschip, arriveerde daar 27 Aug. 1866 en bleef er tot 21 Juni 1869. Gedurende dien tijd voerde hij het bevel over de stoomschepen „Bromo", „Amsterdam" en „Willem". Van 1 Mei 1870 tot 1 Mei 1872 commandeerde PILAAR het ramschip „Buffel" en was hij met den kapitein ter zee W. C. KLIS, den kapt.-luit. ter zee A. J. VAN MANSVELT en de luits. ter zee 1e kl. P. E. TEGELBERG en A. J. VISSER werkzaam aan de samenstelling van een Seinboek voor de Kon. Ned. Marine. 1 Augustus 1872 volgde de bevordering tot kapitein ter zee. In dien rang diende hij nog van Augustus 1874 tot September 1877 in Oost-Indië aan boord van de verschillende wachtschepen en Zr. Ms. stoomschip 1e kl. „Curaçao". 11 November 1877 per mailstoomer „Prins Hendrik" in Nederland teruggekeerd, werd hij op non-activiteit gesteld en 1 Juni 1879 op verzoek gepensionneerd. Gedurende het laatste verblijf in Oost-Indië viel hem de koninklijke onderscheiding te beurt benoemd te worden tot Ridder in de Orde van den Nederlandschen Leeuw. Den 14en Juli 1879 werd hij bevorderd tot schout-bij-nacht titulair.

De schout-bij-nacht VAN DE KRUIJSSE PILAAR was een braaf, rechtschapen man, met hart en ziel zeeofficier, deed veel wel, en zal door velen niet slechts betreurd, doch tevens zeer gemist worden.

EENIGE OPMERKINGEN BETREFFENDE EXAMENS VOOR MATROZEN.

In de 7e aflevering, jaargang 1902—03 van dit blad, komt een artikel voor, handelende over examens voor matrozen en nog wat. Hoewel ik het in hoofdzaak met den schrijver eens ben, dat het wenschelijk is wijziging in de bestaande examens te brengen, komt het mij toch voor, dat S. zijn eischen wel wat heel hoog stelt. Het valt niet te ontkennen, dat er onder onze tegenwoordige gasten velen zijn, die niet voldoen aan den eisch van geheel bekwaam te zijn voor het werk, dat van hen gevergd wordt. Edoch zou m. i. bij eene regeling, als door S. wordt voorgesteld, de adspirant-matroos 2e klasse vele handigheden moeten bezitten, welke hij pas als matroos 1e klasse in practijk zal kunnen brengen, terwijl van deze laatsten bekwaamheden zouden worden vereischt, welke pas den kwartiermeester of bootsman te stade kunnen komen.

Naar mijne meening is het verkeerd, om bij een proef meer te eischen, dan hetgeen in den nieuwen rang gepresteerd moet worden. S. hoopt, dat de meerdere kennis, welke zijne matrozen 1e en 2e klasse zouden bezitten, zou mogen strekken om het gevoel van eigenwaarde te verhoogen. Nu komt het mij voor, dat dit gevoel, voor zoover betreft de taxatie van eigen bekwaamheid, in meer dan voldoende mate bij onze tegenwoordige gasten aanwezig is en dat eene kunstmatige aankweeking daarvan niet noodig of gewenscht is.

Wanneer ik op het voetspoor van S. en in verband met zijne opmerkingen de tegenwoordige exameneischen naga, dan zou ik daaromtrent het volgende wenschen op te merken:

Proef voor matroos 2e klasse.	Opmerkingen en voorgestelde wijzigingen.
1°. Lezen, schrijven en eenigszins rekenen.	Dezelfde opmerking als S.
2°. Het splitsen en knoopen van hennep touwwerk.	Wat het door S. aangeprezen stelsel van het goed afleveren van een bepaald werkstuk in een bepaalden tijd betreft, zij opgemerkt, dat men dan kans heeft specialiteiten in dat bepaalde werkstuk te krijgen, zonder garantie van bekwaamheid in andere werkstukken (N.B. het zwaluwstaartsche gat der proef voor korporaal-stoker). Het is echter buiten kijf, dat vele snelbevorderingen te danken zijn aan te lichte eischen in deze gesteld.

3⁰. Het roeien.	Dezelfde opmerkingen als S. met de toevoeging, dat examinandus behoorlijk gelijk en goed kan meeroeien of pagaaien en de verschillende commando's uitvoeren in eene 8—12 riems sloep *met eenige zee.*
4⁰. Het looden met het handlood, rechts en links.	Daar een matroos 2ᵉ klasse nooit of nagenoeg nooit aangewezen behoort te worden om te looden, wanneer het er op aan komt, zou ik in tegenstelling met S. niet meer willen vergen dan het werpen met het handlood rechts en links en de kennis van de merken der loodlijnen. Wordt wellicht op kleinere schepen nu en dan een matroos 2ᵉ klasse als looder aangewezen, dan geschiedt dit waarschijnlijk minder uit noodzaak, dan wel omdat ze het niet slechter doen dan de matrozen 1ᵉ klasse, wier werk het is. Op mailbooten looden de kwartiermeesters. Bovendien zouden, om aan den eisch van S. te kunnen voldoen, de matrozen 3ᵉ klasse herhaaldelijk gelegenheid moeten krijgen, om zich te oefenen in het looden, als een schip van diep in ondiep water komt en dit zal op de meeste schepen niet mogelijk zijn. De kennis van het gebruik van THOMSON's loodingstoestel komt mij voor een matroos 2ᵉ kl. geheel overbodig voor.
5⁰. Kennis van het kompas in heele streken.	Deze eisch lijkt mij niet te zwaar.

Wat de eischen 6⁰. t/m. 16⁰. betreft, kan ik geheel met S. meegaan.

Nu komen wij aan de aanvullings-exameneischen voor matrozen 2ᵉ klasse, zooals zij door S. zijn voorgesteld.

4ᵃ. Handigheid in het uitbrengen van lichte trossen met een vlet, in het opgooien van keesjes en in het matrozenwerk bij het hijschen en strijken van sloepen.	Daar bij het werken met de vlet wel bedoeld zal zijn de stuurman of bij ontstentenis van dezen de slagroeier, vermeenen wij dat deze eischen voor een matroos 2ᵉ kl. onnoodig zijn, doch zeer gewenscht als aanvullingsexamen voor matroos 1ᵉ klasse.
5ᵃ. Ervaring als uitkijk.	Kan moeielijk van een matroos 3ᵉ kl. gevergd worden en is zeer moeielijk te beoordeelen.

7a. Kennis van gymnastische oefeningen enz. en 16a Kennis van minstens een 4-tal der regels, waarnaar op het oog de afstand wordt geschat van troepenafdeelingen of enkele personen.	De wenschelijkheid hiervan waag ik niet te beoordeelen.

In het algemeen komt het mij voor dat, rekening houdende met onze tegenwoordige wijze van recruteering der matrozen op zeer jeugdigen leeftijd, het aan boord aanwezige aantal matrozen der 1e en 2e klasse en de bezoldiging van deze laatste categorie, het niet juist gezien is, om voor de bevordering tot matroos 2e klasse zeer hooge eischen te stellen.

Gaan wij thans over tot de exameneischen voor matroos 1e klasse.

1°. Al hetgeen voor matroos 2e kl. wordt geëischt.	De toevoeging van S., „punt voor punt opnieuw te onderzoeken", zou feitelijk overbodig moeten zijn, daar dit natuurlijk de bedoeling is, maar kan wellicht geen kwaad.
2°. Het splitsen en knoopen van ijzerdraadtouw.	Dezelfde opmerkingen als sub 2 voor matroos 2e klasse.
3°. Het matrozenwerk bij het behandelen van ankers.	Wat betreft handigheid als ankergast, ben ik het geheel met S. eens, doch ik acht een algemeen begrip van het uitbrengen van zware en lichte ankers voldoende. De officier of onderofficier, belast met de leiding der manoeuvre en de onderficieren, commandanten der sloepen, moeten de door S. geëischte detailkennis hebben. De matrozen moeten de hun opgedragen werkzaamheden, als het omslaan van stroppen, het leggen van naaiings enz. goed en vlug kunnen verrichten.

Wat de eischen sub 4 t/m. 9 betreft, ben ik het geheel met S. eens.

Aanvullings-exameneischen matroos 1e klasse.

3a. Het oprichten van een bok en het overnemen en verwerken van zware lasten.	Deze eischen behooren mijns inziens aan een scheepsonderofficier, doch niet aan een matroos gesteld te worden. Hoogstens zou een algemeen begrip van deze manoeuvres gevergd kunnen worden.

3^{b}. Handigheid als matroos in een zeil-sloep.	Schijnt mij reeds noodig voor een matroos 2e kl.
3^{c}. Handigheid in sloepen bij debarkement.	Hier kan ik geheel met de opmerkingen van S. meegaan.
3^{d}. Handigheid in het optuigen van geschutschijven.	Het komt mij voor, dat evenals sub 3^{a}, de eisch van het nauwkeurig beschrijven der uit te voeren werkzaamheden niet aan de matrozen gesteld moet worden, daar de leiding van deze werkzaamheid altijd aan een onderofficier wordt opgedragen.

Verder zou ik nog wenschen, dat het door S. sub 4 en sub 4^{a} voor matroos 2e kl. aangegevene als exameneischen voor matroos 1e klasse werd ingevoerd.

De minimum-grens voor leeftijd en diensttijd, welke door S. wordt aangeprezen, komt mij zeer ongewenscht voor. Bij goede exameneischen en conscientieuse opvatting van hun taak door de examencommissiën heeft men voldoenden waarborg, dat geen incompetenten door de mazen van het net glippen, terwijl deze maatregel zeer zeker ontmoedigend op de jongeren zal werken en hen naar de bijbaantjes zal drijven.

Met de op blz. 722 en volgenden door S. gemaakte algemeene opmerkingen kan ik mij zeer goed vereenigen. Slechts waar S. zijne afkeuring uitspreekt over de aan meerderjarigen in het buitenland verstrekte nachtpermissiën, ben ik het niet met hem eens. Het streven zal mijns inziens moeten zijn, om door het beschikbaar stellen van een goed verlichte en beschutte ruimte, waar de noodige tafels en banken zijn opgetuigd, b.v. in warme streken den bak met tent en regenkleppen, de menschen in de gelegenheid te stellen hun brieven te schrijven, te lezen, of zich op andere wijze te amuseeren in eene behagelijke omgeving. Als er een muziekkorps aan boord is, kan dit des avonds ook veel tot de gezelligheid bijbrengen. Zeer velen zullen dan uit vrijen wil hun avond aan boord doorbrengen en weinigen zullen, wanneer te 10 of 11 uur de lampen uitgedraaid worden, alsnog naar den wal gaan, gesteld dat daarvoor gelegenheid was.

Combineert men dezen maatregel echter met een gedwongen vroege terugkomst aan boord, dan zullen beide impopulair blijken en zal men steeds in grooten getale achterblijvers van passagieren houden. Het is voor een volwassen mensch een hinderlijk gevoel niet langer dan tot 10 of 12 uur aan den wal te mogen blijven, alleen omdat men geacht wordt zich anders aan wijntje en Trijntje te buiten te gaan, al is dit dan ook bij velen het geval.

Een kleine uitbreiding van de vrijheid van passagieren voor minderjarige schepelingen van zeer goed gedrag, n.l. dat het

hun in het buitenland ook in gewone omstandigheden vergund kan worden tot een later uur dan 10 uur uit te blijven, zou mijns inziens zeer gewenscht zijn. In de meeste grootere plaatsen is het 't vroolijkst en het drukst op straat tusschen 9 en 11 uur en is het een hard gelag, om altijd reeds vóór 10 uur naar de aanlegplaats der sloep te moeten gaan. De meeste jongens, die op de actieve schepen komen en voorheen een goed gedrag hadden, raken in de straf door overtreding van deze bepaling.

A. W. B.

HET KOLENVRAAGSTUK BIJ DE KON. NED. MARINE.

Is in den laatsten tijd reeds meer en meer de aandacht van een ieder, die het met de belangen der Marine wèl meent, op bovenstaand vraagstuk gevestigd, onzes inziens kan hiervan eerst een bevredigende oplossing worden verwacht, wanneer, voorloopig althans voor de schepen, bestemd voor de binnenlandsche defensie, ten eenenmale gebroken worde met het gebruik van Engelsche kolen en daarentegen onverwijld worde overgegaan tot het op groote schaal nemen van proeven tot het bepalen van het voor het gebruik van Duitsche kolen meest gewenschte rooster en verwarmend oppervlak in de ketels onzer defensieschepen, en het zoo spoedig mogelijk definitief invoeren van het gebruik dier kolen.

Het wil ons voorkomen, dat bij de conclusies, gevormd uit de destijds op verzoek der „Steenkolen Handelsvereeniging" genomen proeven, welke geleid hebben tot de Min. Res. d°. 11 Oct. 1901, n°. 46, niet die urgentie van de invoering heeft voorgezeten, welke naar onze meening uit de volgende beschouwing volgen moet.

1°. de mogelijkheid van aanvoer der benoodigde hoeveelheid.

Wat betreft den aanvoer kunnen zich de navolgende gevallen voordoen, wanneer Nederland in eenigen Europeeschen oorlog mocht worden gewikkeld.

Bij het betrekken onzer kolen uit Engeland:

a. Engeland is onze vijand of daarmede verbonden, in welk geval, practisch genomen, elke aanvoer onmogelijk is ;

b. Engeland is neutraal, dan is het gevaar voor blokkade onzer havens zeer groot en daar steenkolen dan wel onmiddellijk als contrabande zullen worden geproclameerd, is de aanvoer wederom practisch onmogelijk;

c. Engeland is bevriend en dus ook in oorlog, dan is de kans zeer groot, dat de uitvoer uit Engeland geheel gestaakt wordt, door de enorme hoeveelheid die het dan voor zijne eigene gemobiliseerde vloot noodig heeft, of in ieder geval

zeer zal worden beperkt; maar zelfs aangenomen, dat aankoop daar te lande nog mogelijk blijft, zoude Engeland zich vermoedelijk niet veel moeite geven, onze kolentransporten te beveiligen, zoodat ook in dit geval de mogelijkheid van geregelden aanvoer zeer klein wordt.

Vergelijken we nu het bovenstaande met het geval dat wij onze kolen betrekken uit Duitschland, dan blijft alleen sub *a* hetzelfde.

Sub *b*. Duitschland is neutraal, dan zal de aanvoer veel langer kunnen duren, veel vlugger zal bij het dreigen van een oorlog een groote voorraad kunnen zijn opgedaan, en, zelfs al worden weder steenkolen als contrabande aangemerkt, het vervoer hiervan door derden veel moeilijker te constateeren vallen.

Sub *c*. D. is bevriend, dan zal practisch gesproken, de aanvoer ongestoord kunnen doorgaan.

Dat ook door de regeering de mogelijkheid van eene plotselinge staking, in geval van oorlog, in den aanvoer van Engelsche kolen is voorzien, blijkt wel daaruit, dat met de Maatschappij tot Expl. van Staatsspoorwegen een overeenkomst is gesloten waarbij deze Maatschappij zich verbindt, steeds een betrekkelijk groote hoeveelheid kolen (natuurlijk Duitsche, de Maatschappij gebruikt, behoudens eenige Limburgsche, geen andere kolen) in voorraad te hebben, en deze aan het gouvernement te leveren, maar van waar dan de inconsequentie om in vredestijd het materieel in te richten voor, en het personeel te oefenen met een ander soort steenkolen, waarvan de behandeling, ter verkrijging eener zoo voordeelig mogelijke utilisatie, zoo belangrijk afwijkt van die, gewenscht voor Duitsche kolen?

2°. De kwaliteit.

Dat het stoomvormend vermogen der Duitsche kolen onder overigens de meest gunstige omstandigheden iets minder is dan van de Engelsche, is wel aan te nemen, hoewel nog niet overtuigend bewezen, doch zelfs in dit geval is het van veel meer belang dat, om ter eenvoudigheid maar eens een geval te noemen, de machines van eenig schip kunnen ontwikkelen:

met Duitsche kolen: In *vredestijd 1200 I.P.K.* In *oorlogstijd 90 °/₀ kans op dit vermogen,*

dan met Engelsche kolen: In *vredestijd 1400 I.P.K.* In *oorlogstijd 10 °/₀ kans op dit vermogen.*

3°. Ook uit een financieel oogpunt is het voortbestaan van den huidigen toestand niet te verklaren, daar door de „Steenkolen Handelsvereeniging", die het monopolie voor Nederland bezit van den verkoop der beste Duitsche kolen, de prijzen steeds op een met die der Engelsche kolen concurreerende hoogte worden gehouden, bewijze het gebruik dat daarvan door onze voornaamste Stoomvaart Mij^{en} wordt gemaakt (o. a. de Holland-Amerika lijn en Stoomv. M^{ij}. Zeeland gebruiken, behoudens een kleine hoeveelheid Limburgsche, geen andere dan Duitsche kolen).

4°. Een der meest overwegende argumenten tot den door mij in den aanhef aangegeven maatregel ligt echter wel daarin,

dat mijns inziens het vraagstuk van het kolenladen in onze marinehavens door de oorlogsschepen hiermede zijne oplossing gevonden heeft.

Het is n.l. zeer goed mogelijk om bijv. te Nieuwediep, op elk gewild oogenblik, met een vooraf benoodigden tijd van niet meer dan 2 à 3 $\times$ 24 u, aan het spoorwegbassin of desverkiezend met een verlegging van den spoorweg aan de Marinehaven, elke gewilde hoeveelheid Duitsche kolen in wagons gereed te hebben staan. Weet dus het Bureau Staf 2 à 3 $\times$ 24 u van te voren dat eenig schip op eenig tijdstip een bepaalde hoeveelheid kolen zal noodig hebben, en dit is als regel wel aan te nemen, terwijl men voor plotselinge gevallen uit den voorraad zou kunnen putten, dan kost het slechts een telegram om bedoeld schip bij binnenkomst naar het spoorwegbassin (c. q. aan te wijzen ligplaats in de haven) te kunnen dirigeeren, alwaar het de benoodigde kolen in wagons op de kade gereed zal vinden staan. Dat op deze wijze, practisch gesproken, de oorlogsvoorraad compleet zal kunnen blijven, zal duidelijk zijn.

Ook voor de directiën Amsterdam en Hellevoetsluis (voor laatstgenoemde wanneer de tramlijn naar Rotterdam zal zijn voltooid), is het aangaan van desbetreffende overeenkomsten met de betrokken Spoorweg- en Kolen Mijen zeer goed mogelijk, al zal voor de uitvoering dan ook hier en daar een stukje spoor- zijlijn moeten worden gelegd en een klein emplacement worden gemaakt.

Vooralsnog zijn niet op alle door onze schepen voor buitenlandschen dienst te bezoeken kolenstations Duitsche kolen te verkrijgen. In hoeverre later evenwel de invoering ook voor deze categorie van schepen aanbeveling zou verdienen in verband met de gestadige uitbreiding van het debiet der Duitsche kolen in den vreemde, en met het bezwaar om tijdelijk Engelsche kolen in voor Duitsche ingerichte vuren te gebruiken, zal wel spoedig blijken.

Is eenmaal in principe overgegaan tot den aanvoer van de voor de Marine benoodigde kolen over land, dan zal de gelegenheid eenvoudiger zijn om, wanneer men daartoe het tijdstip aangebroken mocht rekenen, over te gaan tot het bijv. gedeeltelijk in gebruik nemen der Limburgsche steenkolen, waaromtrent al het bovenstaande nagenoeg, en wat punt 1°. aangaat nog in hoogere mate, van toepassing is. Zij hierbij nog aangeteekend dat alleen reeds de Mij. tot Expl. van Limburgsche Steenkolenmijnen „Oranje Nassau" eene productie heeft met vlotten afzet, van eene hoeveelheid gelijk aan die der Ombiliënkolenvelden op Sumatra.

H.

KAN „TUPY" EEN MODEL FLOTTIELJE-VAARTUIG VOOR ONS ZIJN?

Uit het „Marineblad" van 11 Mei 1903 ontwaarde ik dat de heer F. J. H. EVERS in het nummer van „De Tijd" van 19 April j.l., op gezag van de zeeofficieren, het nut der flottieljevaartuigen erkent. Maar, vraagt Z.Z.Eerw., waarom niet eens eene proef genomen met torpedokruisers als „Tupy", die ook in oorlogstijd hun waarde behouden en niet, als het er op aan komt de koloniën te beschermen, tot werkeloosheid zijn veroordeeld?

Verder vervolgt Z.Z.Eerw.: „Met alle recht schreef vice-admiraal Mc. LEOD in „Het Nieuws van den Dag" van 2 April 1903: „In de Marine-Vereeniging werd de opmerking gemaakt, dat men geen schip uit een lijst kan kiezen als een kleedingstuk van een modeplaat. Maar wanneer men ergens een schip vindt, dat meer of minder toevallig aan onze eischen schijnt te voldoen, dan mag men dat wel tot voorbeeld nemen.

„Zulk een schip schijnt gevonden te zijn in „Tupy", die juist voor de warmer luchtstreken gebouwd is en naast voldoende bewapening een flinke snelheid bezit en in tijd van oorlog onschatbare diensten kan bewijzen".

Tot slot een aanhaling uit „De Militaire Spectator", Maart 1903. „(De flottielje-vaartuigen), aangewezen om in oorlogstijd buiten dienst gesteld te worden, kosten veel geld en zijn daardoor in zekeren zin eene belemmering voor het aanbouwen van een krachtig eskader tegen een buitenlandschen vijand, waarom dan ook het nut dezer vaartuigen door menigeen betwijfeld wordt".

Alvorens verder te gaan zij herinnerd, dat de Braziliaansche torpedo-kruiser „Tupy" den 15 Nov. 1897 op de Germania-werf te Kiel van stapel liep. De lengte is 76 M., breedte 9.4 M., diepgang 3 M., waterverplaatsing 1030 ton.

De bewapening bestaat uit *twee* kan. van 10.5 cM., *vier* kan. van 5.7 cM., *twee* snelvuurkan. van 3.7 cM., *vier* mitrailleuses van 2.5 cM. en *drie* lanceerbuizen.

Twee triple-expansie-machines kunnen het schip met natuurlijken trek 20 en met geforceerden trek 22 mijlen vaart geven.

Vijf locomotief-ketels, verdeeld in twee waterdichte afdeelingen, leveren den stoom van 15 K.G. per cM^2, de bemanning bestaat uit 120 koppen; de werkingssfeer met 10-mijlsvaart is 3000 mijlen. De „Tupy" is een zusterschip van de „Caramura" en „Tymbira".

Het valt dadelijk in te zien, dat de „Tupy" inderdaad veel beter oorlogsschip is dan het beste onzer flottielje-vaartnigen, die feitelijk tegenwoordig daarvoor niet meer in aanmerking kunnen komen, doch niet minder springt in het oog dat „Tupy"

ook wel bijna den dubbelen prijs zal kosten van een flottielje-vaartuig.

Het is dan ook zeer verklaarbaar, dat de regeering de flottielje-vaartuigen in oorlogstijd buiten dienst stelt en de opvarenden voor noodzakelijker diensten benut; daaruit de gevolgtrekking maken dat deze schepen nutteloos of overbodig zijn, gaat m. i. te ver.

In de Marine-Vereeniging werd de opmerking gemaakt, dat dit deed denken aan iemand die zijn glazenspuit wil verkoopen omdat hij er in geval van brand geen gebruik van kan maken.

Hoewel het type torpedo-kruisers lang genoeg bekend is, (reeds in 1886 was ik getuige van de proeftochten met soortgelijke vaartuigen, de „Curlew" en „Landrail") gingen toch alle koloniale mogendheden voort met het bouwen van flottielje-vaartuigen, ongeveer gelijk aan de onze en m. i. zeer terecht, want *dat* en geen ander type is geschikt voor de diensten die er in de koloniën van gevorderd worden. Aan hetgeen in de Marine-Vereeniging toen over de flottielje-vaartuigen gezegd is, geloof ik nog het navolgende te mogen toevoegen.

1°. Wanneer eene mogendheid er koloniën verkiest op na te houden, moet zij zich ook de offers getroosten, die het toezicht op de koloniën en de bescherming der inwoners noodig maken; iemand die profijt wil hebben van de equipage, die hij heeft, mag er niet over morren, dat hij den koetsier moet betalen.

2°. Het is niet aannemelijk, dat die enkele flottielje-vaartuigen, zoo gering in prijs vergeleken bij een slagschip, den aanbouw van een krachtig eskader kunnen verhinderen, veeleer kan men dan zeggen: het bezit dier koloniën zelve is eene belemmering, daar zij eskader en flottielje-vaartuigen noodig maken.

3°. Het zou eerst nog moeten worden uitgemaakt dat flottielje-vaartuigen type „Tupy" minder uitgaven zullen vorderen dan het systeem dat nu gevolgd wordt, t. w.: oorlogsschepen voor bescherming tegen een buitenlandschen vijand en flottielje-vaartuigen voor de handhaving van het gezag in de koloniën zelve.

Men vergete niet, dat „Tupy" heel wat meer uitgaven aan onderhoud en traktement voor de ± 20 man grooter bemanning vordert dan een flottielje-vaartuig; ook kan men in de locomotief- of gelijksoortige ketels van een „Tupy" niet naar willekeur iedere steenkolensoort gebruiken, eene omstandigheid waarmede wij in Indië voor onze flottielje-vaartuigen in het bijzonder rekening hebben te houden, terwijl eindelijk ook niet alle stoomketels geschikt zijn voor de diensten die van deze vaartuigen worden geëischt.

Ter verduidelijking van mijne bedoeling zal ik trachten in het kort den dienst van een flottielje-vaartuig in Indië te beschrijven en daartoe als voorbeeld een der kruistochten kiezen, zooals ik ze aanhoudend medemaakte.

Daar waar nog kort geleden de meesterlijke pen van den oud-zeeofficier WERUMEUS BUNING ons een gevecht tusschen zeeroovers en de bemanning van een onzer oorlogsschepen (flottielje-vaartuig) wist te verhalen op eene wijze, dat velen onzer zich opnieuw terugdachten in den tijd, dat zij zulke tafereelen bijwoonden of daarin een werkzaam aandeel namen; daarbij wetende, dat het eene dwaasheid van mij zou wezen te trachten dien schrijver daarin nabij te komen, zoo verwijs ik daarvoor naar zijne bekende „Indische Schetsen", in het „N. v. d. Dag".

Nu zegge men niet: „Ja, maar dat zijn vroegere toestanden, de zeeroof is in Indië uitgeroeid," want met het wegnemen der flottielje-vaartuigen zou men weer precies dezelfde rooverijen terug krijgen; herhaaldelijk ziet men daarvan de bewijzen, als men plaatsen aandoet, waar door de lange afwezigheid van een flottielje-vaartuig ons gezag in het vergeetboek begint te geraken — nog niet zoo heel lang geleden hebben wij het te Nieuw-Guinea ondervonden.

Maar is het wel noodig er aan te herinneren, hoe spoedig het *bête humaine* kan worden ontketend, als de hoop gevestigd wordt, dat roof- en moordzucht straffeloos kunnen worden botgevierd? in onze onmiddellijke nabijheid kunnen wij dat zien, daar is geen tocht naar Nieuw-Guinea voor noodig, in twee dagen sporens kunnen wij bij de koppensnellers zijn.

Men zal in dat opzicht de inlanders wel niet boven de Europeanen willen stellen, neen, die moeten voortdurend de flottielje-vaartuigen zien, de exercitiën der landingsdivisiën daarvan gadeslaan, om er op te blijven vertrouwen, dat het Gouvernement waakzaam is om hen te beschermen en, zoo noodig, machtsovertreding van hunne hoofden te straffen.

Ik noodig echter den lezer, om een reisje mede te maken met de „Meander", die juist stoomklaar ligt voor een kruistocht van zes weken tusschen een der eilandengroepen in de buitenbezittingen.

Aan boord heerscht de gewone drukte, die een dergelijk vertrek vooraf gaat en het schip is zoodanig volgepakt, dat men zich veeleer op eene vrachtboot dan op een oorlogsschip waant.

De machines zijn reeds beproefd en daar het anker gelicht zal worden, wil de commandant naar de commando-brug gaan, om de noodige bevelen te geven, maar moet eerst eens zoeken, hoe hij een weg zal vinden, om daar te komen.

Immers op de loopplank staan zes *sappies*, eenige varkens en een onbeperkt aantal kippen, die de dokter wenscht dat medegenomen worden, om de zoo gevreesde *scorbut* tegen te gaan, en daar dit gezelschap uit onwillige passagiers schijnt te bestaan, zoo is het begrijpelijk, dat de commandant een beetje aarzelt, om achter die *sappies* langs zijn weg te nemen.

Op het halfdek is het volgestapeld met gras en ander veevoeder, terwijl onder, voor en achter de commando-brug geheele bossen lange bamboes zijn vastgesjord, die op dezen tocht voortdurend gebruikt zullen moeten worden.

Na ongeveer $1^1/_2$ à 2 dagen stoomens komen we bij de eilanden en de medegenomen inlandsche loods en tolk, die reeds eenige malen uit zijn door zeildoek en bamboe afgeschoten verblijf is gekomen, acht zich nu geroepen als loods op te treden. Hoogstwaarschijnlijk heeft ook hij gehoord, dat de uitkijk *„verkleuring van water"* praaide en, zoo hij dat niet begrepen heeft, dan zegt het plotseling langzamer loopen der machines en het gereedmaken van het dieplood hem genoegzaam wat er te doen is. Het blijkt dan ook nu, dat men niet voor niets een loods aan boord heeft, want hij gaat nu naar de brug, waarschuwt den commandant dat het vaarwater hier onveilig is en begint nu ook werkelijk eenige activiteit te toonen.

Intusschen worden meermalen verkleuring van en soms ook wel riffen door het heldere zeewater gezien en de commandant acht het noodig, om in dit onbekende vaarwater de stoomsloep ongeveer een mijl vóór het schip te doen uitstoomen, die dan door het opsteken van eene vlag tijdig voor onbekende gevaren kan waarschuwen, een maatregel die alleszins noodzakelijk blijkt te zijn.

Des avonds gaan wij voor anker, niet alleen omdat van doorstoomen in dit vaarwater geen sprake kan wezen, maar ook omdat zich in een onbekenden inham van een der eilanden eene kampong voordeed, die al evenmin op de kaarten was aangegeven.

Vrij spoedig komt eene prauw, versierd met groote veelkleurige vlaggen, geroeid door naakte zingende inlanders aan boord. De in een ouderwetsche schuttersuniform gekleede persoon, die achter in de prauw staat, blijkt later de radjah of het hoofd der kampong te wezen.

Aan boord gekomen, drukt hij een ieder dien hij tegenkomt, eerbiedig de hand, schuifelt voort tot hij al buigende voor den commandant komt, hurkt zich neer en biedt dezen met zeer veel plichtplegingen een papier aan. Dit stuk blijkt werkelijk een soort van aanstelling te wezen als hoofd van een zekere plaats, (mogelijk wel een erfstuk), welke waardigheid niet weinig verhoogd is, doordien later de een of andere handelaar die aanstelling met het etiquet van een bierflesch heeft versierd, waarin de inboorlingen een groot zegel meenen te herkennen. Moge deze grap onschuldig lijken en den lachlust opwekken, het blijkt maar al te duidelijk, dat de radjah daardoor de meening heeft gekregen, dat hij nu een soort van alleenheerscher is en het recht over leven en dood zijner onderdanen heeft verkregen.

De commandant acht het, na eenige informaties te hebben genomen, waarin hij is bijgestaan door den loods-tolk, noodig, de plaats op de kaarten aan te geven, te meer omdat voor de kampong groote riffen liggen. Het zij hier opgemerkt, dat de kampongs in den regel achter riffen gebouwd worden, ten eerste omdat die riffen zeer vischrijk zijn, maar vooral ook, om zich te beschutten tegen onverhoedsche sneltochten hunner naburen. Het recht van visschen bij die riffen geeft meermalen aanleiding

tot hevige gevechten, waarbij soms wreedheden voorvallen, die alle beschrijvingen overtreffen.

Nadat commandant en 1e officier alles besproken en geregeld hebben, wordt ook de 1e machinist geroepen, om hem op het hart te drukken, vooral spaarzaam met de steenkolen te zijn en te zorgen dat den volgenden morgen zeer vroeg de stoomsloep met de noodige zakken steenkolen gereed is voor de noodige opnemingen.

Den volgenden ochtend is dan ook alles reeds zeer vroeg in de weer; een ieder die gemist kan worden, gaat mede in de sloepen, het noodige oud zeildoek, bamboes enz. voor het oprichten van bakens en merken, wordt medegenomen; de sloepen zijn van victualie enz. voorzien; de officieren hebben de noodige instrumenten bij zich en door strohoeden eenigszins gedekt voor de brandende zonnestralen, gaat de flottielje, gesleept door de stoomsloep, van boord naar het terrein van den arbeid.

De weinige personen, die aan boord achterbleven, maken het schip eenigszins schoon en voorzien verder voor zooverre zij dit kunnen, in het dagelijksch onderhoud der werktuigelijke inrichtingen.

In den loop van den dag ontstaat er eenige aanraking tusschen de kampongbewoners en de bemanning van het schip en nu de inlanders zich tusschen de verschansingen veilig gevoelen, hangen zij een treurig tafereel op van de wreedheden van hun hoofd, zóó zelfs, dat de commandant na eenig onderzoek meent, reden genoeg te hebben dezen despoot gevangen te nemen, wat ditmaal, ik zou haast zeggen bij uitzondering, zonder tegenstand van de zijde der inwoners plaats heeft.

Na langdurig beraad met de notabelen (men zal begrijpen dat het een lastig vraagstuk is om uit die ongekleede inlanders de notabelen te herkennen) wordt onder nadere goedkeuring van de regeering voorloopig iemand tot hoofd aangesteld en de waarschuwing gegeven, dat het schip spoedig zal terugkomen om een onderzoek te kunnen doen of ook herhaling van misbruiken plaats heeft. Me dunkt, de ijver van den commandant ging hier wat te ver, want later vernam ik dat onder dien termijn „spoedig" vier jaar verstaan had moeten worden.

Onder al die bedrijven heeft men het schip nog even moeten doen verstoomen, omdat met de opnemingen een paar dagen gemoeid zullen zijn en de ankerplaats niet veilig genoeg was. De 1e machinist is daarover niet weinig ontstemd, want straks te 12 uur heeft hij weer de moeilijke verplichting om den commandant met het steenkolen-restant in kennis te stellen. De commandant is dan bitter teleurgesteld over de ongewenschte vermindering van den kolenvoorraad en dringt op meerdere zuinigheid aan, terwijl de 1e machinist bij hoog en laag verzekert dat de spaarzaamheid reeds tot het uiterste gedreven is.

Des avonds komen de opnemers, verbrand door de zon en afgemat van looden, peilen, enz. aan boord terug, gaan eten, zich wat verfrisschen en begeven zich ter ruste, omdat morgen

vroeg hetzelfde spel opnieuw begint. Er kan geen sprake van zijn om nog iets aan het onderhoud van batterij of wapens te doen, die moeten na afloop maar eens goed onderhanden worden genomen. Na eenige dagen is het opnemen gelukkig afgeloopen, als we later op de stations-plaats terug zijn, zullen de officieren alles in kaart brengen, nu is daar geen gelegenheid voor.

Spoedig gaan we dan ook verder naar eene plaats waar een Indo-posthouder als hoofd van het plaatselijk bestuur is gevestigd. Met niet geringe vreugde worden wij daar begroet, want onze hulp is dringend noodig om door eenig machtsvertoon een einde te maken aan een hevigen, langdurigen strijd in de nabijheid, waartegen de posthouder niets vermag.

Den volgenden morgen gaan de commandant, posthouder enz. met de stoomsloep en eenige gewapende sloepen naar het tooneel van den strijd en komen de hoofden bij den commandant. Daar het ook hier weer, zooals gewoonlijk in die gevallen, minder de kwestie van het bezit doch meer de vraag wie gelijk heeft, gold, zoo beëindigt de commandant met een handig toegepast Salomo's recht, geholpen door den indruk dien de gewapende sloepen te weeg brachten, den strijd en verklaart al weer dat het schip telkens terug zal keeren om te waken dat het nu vrede blijft, daar anders de straf niet uit zal blijven. Dit maakt indruk, want het ochtend- en avondschot dat zij hoorden heeft hen overtuigd dat het schip groote kanonnen aan boord heeft; jammer dat de commandant wel wat ver ging met zijne bewering „dat het schip telkens terug zou komen." Het is toch meermalen gebleken, dat handige opruiers het gerucht ingang wisten te doen vinden, dat de „*kompenie*" geen schepen meer had, waardoor dan weer spoedig dezelfde toestanden terugkeerden.

Maar er is meer te doen, want volgens den posthouder treden de zeeroovers steeds brutaler op in zijne afdeeling, nog kort geleden waren zij hier en moeten nog in de onmiddellijke nabijheid zijn. Een paar personen uit zijne kampong zijn door hen beroofd, zij meenen de daders te herkennen, kunnen de prauwen aanwijzen en weten ook zeer goed den weg in het vaarwater waar we heen moeten. De posthouder met twee gidsen gaan nu mede om aanwijzing te geven: met behulp van oud zeildoek en bamboe is spoedig een slaapplaats afgeschoten.

Na het anker te hebben gelicht, gaat het zeer langzaam stoomende verder, steeds onder de kust om alle kreken en inhammen te kunnen onderzoeken; herhaaldelijk moet worden gemanoeuvreerd met de machines en de stoomsloep hangt met stoom op in de takels, om bij het eerste commando gestreken te kunnen worden en weg te stoomen, wat meermalen gebeurt als er prauwen op verdachte wijze den wal in trachten te vluchten.

Niets wordt echter ontdekt, totdat we aan een volgende kampong komen, waar met de stoomsloep aan den wal informatiën worden ingewonnen, terwijl het schip langzaam op en neer blijft stoomen. Inderdaad zijn den vorigen dag hier de zeeroovers geweest, zij hebben eenige menschen vermoord en nog andere

medegevoerd; vermoedelijk zijn ze naar een naburig eiland, waar ze een schuilplaats hebben. Er gaat iemand mede, die ons die schuilplaats zal aanwijzen.

Onderweg wordt voortdurend jacht gemaakt op de prauwen die in het gezicht komen, telkens doet zich daarbij hetzelfde spel voor, n.l. dat de prauwen eerst trachten te ontkomen, vervolgens den wal insteken om op ondiep water te komen en eindelijk door zigzagsgewijs te varen de jacht zoo lang mogelijk rekken.

De 1e machinist is half wanhopig over het aantal malen dat met de machines moet worden gemanoeuvreerd en ook de stoomsloep wordt voortdurend gebruikt, waardoor die sloep steeds met machinepersoneel bemand moet blijven.

Op deze wijze wordt een dag of tien gepasseerd, het aantal gidsen of loodsen is tot een tien of twaalftal vermeerderd, alle bochten, kreken en inhammen zijn doorzocht, maar niets is gevonden; tal van prauwen zijn gevisiteerd, maar alle hadden behoorlijke passen en niet meer dan de toegestane wapens aan boord zoodat er niets overschiet dan het doorzoeken van de eilandjes, die voor schuilplaatsen worden aangegeven. Men moet dit hebben medegemaakt om het afmattende van dat doorzoeken te kunnen beoordeelen; dagelijks gaat de landingsdivisie soms meermalen naar den wal om gewoonlijk des avonds bij zonsondergang pas naar boord terug te keeren; alles afgewisseld door het in kaart brengen van riffen of ondiepten enz., die niet of onvolledig op de kaarten voorkomen. Wel worden sporen van hun verblijf maar geen roovers gevonden, de matrozen gelooven dat de gidsen ons de plaatsen niet willen aanwijzen of zelven de roovers zijn.

Zoo gaandeweg mindert de kolenvoorraad bedenkelijk, de 1e machinist heeft steeds meer moeite om zijn steenkolenrapport aan den commandant af te dragen, alle kunstmiddeltjes om steenkolen te sparen zijn toegepast, ook worden de ketels vuil en door het voortdurend manoeuvreeren doen zich verschillende kleine gebreken aan machines en ketels voor. Ook de commandant weet het wel dat op verdere kolenbezuiniging niet meer te rekenen valt, ook hij hoort extra-geluiden in de machines, zoodat tot terugkeer naar de stationsplaats besloten wordt. Eerst moeten nog de verschillende gasten worden teruggebracht naar hunne woonplaatsen, op welken tocht nog de zelfde jacht op de prauwen die we ontmoeten of inhalen, wordt gemaakt, waarbij we nog het geluk hebben inderdaad een zeeroover op heeterdaad te betrappen en drie gevangenen te bevrijden.

Maar nu is geen verder oponthoud meer mogelijk, het is een geluk dat de Indische zee in den regel nog al betrouwbaar is, want met een ledig steenkolen- en waterruim wordt de stations-plaats bereikt.

De gevangenen en vrijgemaakte slaven worden aan het plaatselijk bestuur afgegeven en de kolenvoorraad wordt dadelijk aangevuld, want daar het moeielijk is drinkwater van den wal te verkrijgen en de dokter dat water niet gaarne aan boord

heeft, moet zoo spoedig mogelijk weer worden gedistilleerd.

Het is nu eenigen tijd hard werken om machines, ketels, batterij, wapens, enz., die er alle in die zes weken niet op vooruit zijn gegaan, eens duchtig onder handen te nemen, doch dit geschiedt met opgewektheid en vrij spoedig is de „Meander" weer oorlogsschip.

Met nieuwen moed vangt een dag of veertien later weer een tocht aan, in hoofdzaak overeenkomende met dien waarvan ik eene voorstelling poogde te geven. Soms gaan ook bestuursambtenaren met hun gevolg en in enkele gevallen militairen mede, wat in den regel een kenteeken is dat verzet wordt verwacht en mogelijk de batterij zal hebben te beslissen.

Hiermede heb ik getracht omtrent de flottielje-vaartuigen aan te toonen:

1e. dat het geen schepen mogen zijn met al te ingewikkelde machinerieën of een te groot aantal ketels, waardoor veel machinekamerpersoneel noodig is;

2e. dat er met het oog op de dikwijls ontbrekende gelegenheid tot onderhoud geen te groot aantal moeielijk te onderhouden oorlogswerktuigen aan boord moeten zijn geplaatst;

3e. dat de machines sterk en tegen veel manoeuvreeren bestand moeten zijn;

4e. dat groote snelheid niet op den voorgrond behoeft te staan;

5e. dat, daar men in de buitenbezittingen zich meermalen met verschillende kolensoorten van soms inferieure kwaliteit (door welke oorzaak dan ook) moet behelpen, de stoomketels sterk en niet van het stoken van eene bepaalde kolensoort afhankelijk mogen zijn;

6e. dat de kolenruimen zeer groot moeten zijn met het oog op het groote kolenverbruik tengevolge van het vele ankeren enz.; de werkingssfeer van een schip afgeleid uit den kolenvoorraad is niet de goede maatstaf voor dit soort schepen;

7e. dat het schip met het oog op de manoeuvreervaardigheid niet te lang zij (hoogstens 50 à 55 M.);

8e. dat er vooral ruim logies is voor de opvarenden, opdat zij na de vele vermoeiende dagen aan boord gelegenheid hebben zich weer eenigszins te verfrisschen.

Ik laat het nu den lezers over die tochten zooals ik beschreef meermalen mede maakten, en die daar aan boord dan ook meermalen de verzuchting zullen hebben geslaakt: „o, had ik toch eens een groot stuk ijs, kon ik toch eens koud zijn", om de vraag te beantwoorden, of de „Tupy" een geschikt flottielje-vaartuig voor ons is en of het aanbeveling verdient oorlogsschip en flottielje-vaartuig te combineeren.

Herinnerde ik bij den aanvang van dit betoog er aan, „*dat men niet de glazenspuit moet gebruiken om brand te blusschen*", zoo meen ik te mogen eindigen met de opmerking: *dat men ook geen stoombrandspuit noodig heeft om de ramen schoon te spuiten*".

p[n].

DE GEZONDHEIDSTOESTAND BIJ DE ENGELSCHE ZEEMACHT GEDURENDE HET JAAR 1901,

door Dr. J. A. Portengen, Arts,

Officier van Gezondheid der eerste klasse Hr. Ms. Zeemacht.

Bij vergelijking van de eindcijfers van het over het jaar 1901 verschenen rapport met die van vorige jaren, blijkt dat de gezondheidstoestand van de bemanning der Engelsche vloot over dat jaar bevredigend mag worden genoemd.

Ondanks een toename van de totale sterkte met 2580 koppen, valt bij de morbiditeits, invaliditeits- en mortaliteitscijfers een niet onbelangrijke reductie waar te nemen; hierbij moet echter niet uit het oog worden verloren, dat het jaar 1900, wegens den oorlog in Zuid-Afrika en de krijgsoperatiën in China, bijzonder ongunstig is geweest: zoo was in 1900 b.v. het sterftecijfer met 74 gesneuvelden verhoogd, terwijl in 1901 onder deze rubriek geene sterfgevallen voorkwamen.

De totale sterkte van de vloot (waar noodig gereduceerd tot den tijd van een geheel jaar) bedroeg 98410 koppen, bij wie 84026 ziektegevallen zijn voorgekomen; het aantal ziektedagen aan boord heeft 1271265 bedragen, het gemiddelde ziektecijfer bedroeg dus 853 pro mille van de totale sterkte (zijnde 28 pro mille minder dan ten vorigen jare).

Hierbij moet worden aangeteekend, dat sinds het jaar 1897 een nieuwe nomenclatuur en daarmede gepaard gaande classificatie der ziekten en gebreken in dit rapport is ingevoerd, zoodat de vroeger mogelijke vergelijking van de eindcijfers met het gemiddelde over de laatste tien jaren thans slechts over vier jaren mogelijk is.

Het totaal aantal der in 1901 voor altijd ongeschikt verklaarden heeft 2150 bedragen, uitmakende 31.5 pro mille van de totale sterkte (zijnde 4.25 pro mille minder dan ten vorigen jare).

Het totaal aantal overledenen bedroeg 526, n.l. 333 wegens ziekte en 193 door verwonding, uitmakende 5.34 pro mille van de totale sterkte (zijnde 1.93 pro mille minder dan ten vorigen jare); zooals reeds hiervoor vermeld is, kwamen geene sterfgevallen voor ten gevolge van in den strijd bekomen verwondingen; één officier overleed in 1901, die in 1900 door het springen van een granaat bij het beleg van Tientsin een gecompliceerde fractuur van den schedel had bekomen, terwijl een schepeling ongeschikt werd verklaard, tengevolge van eene verwonding, die hij in den zomer van 1900 voor Taku had gekregen.

Eén sterfgeval wordt gemeld tengevolge van het lijden aan pest, een stoker van de „Monarch", wachtschip te Kaapstad, waar op dat oogenblik deze ziekte heerschte, twee tengevolge van gele koorts, terwijl cholera niet is voorgekomen.

De Engelsche marine heeft een eigen krankzinnigengesticht te Great-Yarmouth: hier bleven den 1 Januari 1901 onder behandeling 172 patienten (52 officieren en 120 schepelingen, wegens het lijden aan mania 30, melancholia 18, dementia 102, en dementia paralytica 22); daarbij zijn gedurende 1901 16 nieuwe gevallen onder behandeling gekomen (9 officieren en 7 schepelingen).

Gedurende het jaar 1901 gingen van onder behandeling 2 officieren als hersteld, 2 officieren verbeterd, terwijl 4 officieren en 11 schepelingen overleden.

De bijzondere verhouding van het aantal verpleegde officieren tegenover dat der minderen wordt in het rapport niet nader toegelicht.

Een overzicht wordt gegeven van de belangrijke operatiën, die plaats gevonden hebben in de marine-hospitalen te Hasslar, Plymouth, Chatham en Haulbowline.

Bovendien worden in een veertigtal staten numerieke bijzonderheden medegedeeld omtrent de zieken, gewonden, geëvacueerden en overledenen in de verschillende marine-stations, naar den leeftijd, naar den diensttijd en naar den aard der ziektevormen.

Het appendix van dit rapport, bestemd voor de publicatie van bijzondere rapporten en bijdragen van officieren van gezondheid, bevat, in tegenstelling van de groote afwisseling van onderwerpen in de vorige jaarverslagen, dit jaar een verslag omtrent de onderzoekingen naar het wezen van de mediterranean fever en eene korte vermelding van een geval van actino mycosis.

Ten slotte moge hier een kort overzicht volgen aangaande den gezondheidstoestand in de verschillende stations der Engelsche marine, met vermelding van de aldaar gestationneerde vlootsterkten.

I. Station Binnenlandsche dienst.

De gemiddelde sterkte van de vloot in de Engelsche wateren bestond uit 52250 koppen, verdeeld over 87 schepen: 22 slagschepen, 13 kruisers, 2 koninklijke jachten, 5 kanonneerbooten, 2 schepen voor bijzonderen dienst, 6 depôt- en wachtschepen, 13 opleidingsschepen voor de marine-reserve, waarvan 4 zeilschepen, 13 opleidingsschepen voor matrozen, 6 zeilbrikken, een voor adelborsten, twee voor de marine-artillerie en twee voor den torpedodienst.

Tot dit station zijn bovendien gebracht 22 schepen, waarvan de ziekten der bemanningen onder dit station numeriek zijn verantwoord.

morb. [1]) 774.06 inval. [2]) 31.42 mort. [3]) 5.6

1) Ziektecijfer op duizend der totale sterkte.
2) Ongeschikt verklaarden » » » » »
3) Sterftecijfer » » » » »

II. Station Middellandsche Zee,

met 14070 koppen over 39 schepen verdeeld: 12 slagschepen, 11 kruisers, 1 torpedodestroyer, 6 kanonneerbooten, 2 flottieljevaartuigen, een opleidingsschip, twee schepen voor specialen dienst, een depôtschip, een kustverdedigingsschip, een adviesjacht en een troepenschip.

morb. 797.09 inval. 38.94 mort. 4.54

III. Station Noord-Amerika en West-Indië,

met 3080 koppen over 13 schepen verdeeld: 7 kruisers, 2 flottielje-vaartuigen, 1 kustverdedigingsschip, 2 depôtschepen en 1 schip voor speciale diensten.

morb. 1204.87 inval. 38.31 mort. 3.89

IV. Station Z.-O. kust van Amerika,

met 780 koppen, verdeeld over 5 schepen: 3 kruisers en 2 flottielje-vaartuigen.

morb. 946.15 inval. 20.51 mort. 3.84

V. Station Stille Zuidzee,

met 1590 koppen, verdeeld over 7 schepen: 3 kruisers, 2 flottielje-vaartuigen, 1 wachtschip en 1 depôtschip (permanent gestationneerd te Coquimbo).

morb. 969.18 inval. 35.22 mort. 4.4

VI. Station Kaap de Goede Hoop, W.-kust van Afrika,

met 3920 koppen, verdeeld over 25 schepen: 1 slagschip, 14 kruisers, 8 kanonneerbooten, 2 schepen voor specialen dienst en 1 landingsdivisie van het wachtschip, dienstdoend garnizoen op het eiland Ascension.

morb. 1046.42 inval. 34.94 mort. 7.9

VII. Station Oost-Indië,

met 2310 koppen, verdeeld over 13 schepen: 7 kruisers, 4 kanonneerbooten, 1 schip voor kustverdediging en 1 voor speciale diensten.

morb. 1301.29 inval. 31.6 mort. 4.76

VIII. Station Chineesche wateren,

met 11850 koppen, verdeeld over 46 schepen: 6 slagschepen, 17 kruisers, 13 kanonneerbooten, 1 adviesjacht, 6 riviervaartuigen en 3 depôtschepen.

morb. 1050.02 inval. 24.82 mort. 6.32

IX. Station Australië,

met 2560 koppen over 17 schepen verdeeld: 10 kruisers, 5 kanonneerbooten en 2 wachtschepen.

morb. 851.36 inval. 20.7 mort. 5.46

Tijdelijk tot de zeemacht behoorende 49 schepen, ingehuurde transportvaartuigen enz. zijn bij het onderhavige doel voor vergelijking minder geschikt.

UIT DE PERS.

„Het Vaderland" 19 Maart 1903.

Een Ministerie van Landsverdediging? (Ingez.). — De „Staatscourant" bracht ons het bericht der benoeming van een Minister van Marine.

De keuze van den vlagofficier der marine, die tot het hooge ambt geroepen is, mag voor zooverre men zich bij zulke betrekkingen aan voorspellingen kan wagen, een gelukkige genoemd worden.

De nieuwe titularis, die aan de groene tafel zitting zal nemen, is een erkend kundig, humaan man, die het vertrouwen der marine bezit, en met veel sympathie zal het personeel van 's lands vloot dezen chef de leiding van marine-aangelegenheden in handen zien nemen.

Te lang reeds wachtte men op een benoeming van den betrokken Minister en zoo langzamerhand vond bij de natie het denkbeeld ingang, dat het huidige Kabinet de marine als een quantité négligeable beschouwde. En dit nog wel in den tegenwoordigen tijd nu alle natiën, welke een marine bezitten, overtuigd zijn van het groote belang aan een degelijke organisatie harer zeemacht verbonden.

Verschillende bladen wisten reeds mede te deelen, dat men sterk overhelde naar het voornemen om een Ministerie van Landsverdediging in te voeren. Waar het bekend is, dat de leider van dit Kabinet gaarne iets oorspronkelijks wil leveren, sloeg menigeen geloof aan deze geruchten en dacht weldra zich geplaatst te zien voor eene nieuwe regeling, de militaire departementen betreffende.

Met een gevoel van voldaanheid, dat dit niet zoo heeft mogen zijn, begroeten wij dan ook bovenbedoeld Koninklijk besluit.

Het wil ons echter voorkomen, dat het niet ondienstig is de vraag nader onder de oogen te zien, of de invoering van een Dept. van Landsverdediging wel in het belang van het vaderland zou geweest zijn.

Indien men hiertoe was overgegaan zouden onder den Minister van Landsverdediging aan het hoofd van het Dept. van Oorlog en van Marine een directeur-generaal moeten benoemd zijn.

Uit een financieel oogpunt zou dit zeer waarschijnlijk geen besparing opleveren, daar men drie in stede van twee hoog bezoldigde Staatsambten zou scheppen, terwijl een samenvoeging der beide Departementen vermoedelijk meer administratief personeel zou vorderen. De voorstanders van deze organisatie verwachten, dat door betere samenwerking toch eenig financieel voordeel behaald zou worden. Of men echter een betere samen-

werking tusschen de beide betrokken Departementen zou verkrijgen, mag betwijfeld worden. Is de Minister van Landsverdediging een officier van het leger, dan zullen zijn sympathieën vermoedelijk meer bij het leger dan bij de marine zijn, terwijl er alle kans bestaat, dat hij samengegroeid met de denkbeelden in het leger gehuldigd, kleurenblind zal zijn voor de belangen van de marine, indien deze in aanraking komen met die van het leger.

Het omgekeerde zou kunnen gelden voor den zeeofficier, chef der beide Departementen.

Mocht het geval zich voordoen, dat een burger aan het hoofd van het betrokken Departement staat, dan zal het hem hoogst bezwaarlijk zijn, als niet deskundige, den koers aan te geven, welke gestuurd moet worden, indien beide directeuren-generaal, ieder in zijn richting deskundig, hem twee verschillende koersen aanwijzen, waartusschen moet worden gekozen en welke koersen door de voorstellers met talent verdedigd worden. Veel gemakkelijker is het voor een niet-militair om aan het hoofd te staan van één Militair Departement, dan den staf te voeren over beide Militaire Departementen.

Nu achten wij onder de gegeven omstandigheden het niet gewenscht om een burger aan het hoofd van een Militair Departement te plaatsen en wij vermeenen dit oordeel voldoende gemotiveerd te hebben in ons ingezonden opstel in „Het Vaderland" van Dinsdag 30 Dec. a. p. Avondblad A.

Naar ons gevoelen zou men veel kans loopen, dat bij een Vereeniging van beide Departementen onder een hoofd de belangen van één dezer zooal niet verwaarloosd, dan toch minder goed behartigd zouden worden. Een hoofd van één Departement kan zich geheel aan dien tak van bestuur wijden, en volkomen ter zake kundig zijn. En naar dit laatste behoort toch gestreefd te worden bij de keuze van dien persoon, daar deze chef grondwettelijk verantwoordelijk is.

Het nuttig effect, voortgebracht door een bestuursmachine, hangt af van de samenwerking der verschillende deelen, welke met elkaar in aanraking komen. Of nu al het hoofdrad goed gevormde tanden heeft en op zich zelf beschouwd, niets te wenschen overlaat, dit doet de machine geen geregelden gang aannemen. De onderdeelen der machine blijven in functie en de tanden der verschillende raderen, welke in elkaar grijpen, zullen zich hoe langer zoo meer aan elkaar moeten aanpassen. Dit waarborgt een voordeeligen gang der machine, ook als een nieuw hoofdrad is aangebracht.

Om tot grootere samenwerking te komen tusschen de beide bedoelde Departementen, zal gestreefd dienen te worden naar een overbrenging van beweging, welke solide is, en dit kan men verkrijgen door invoering van een Raad van defensie. Hierop komen wij nader terug.

Men wil wel beweren, gedachtig aan het Romeinsche gezegde, „dat hij, die dapper was in den krijg, staat veelal beschroomd

in de vergaderingen op het forum", dat een militair tegenover onze volksvertegenwoordiging staande minder geschikt is om zijn denkbeelden te verdedigen en alzoo moeilijk de Kamers zal kunnen overtuigen van zijn goed inzicht. Maar het schijnt ons toe, dat er nog veel militairen gevonden zullen worden die hiertoe wel in staat zijn, althans de parlementaire geschiedenis deed er ons verscheidene kennen. Nooit zou dit bovendien, naar onze meening, een klemmend argument voor de practijk zijn, daar men toch wel mag aannemen, dat bij een Dept. van Landsverdediglng in de meeste gevallen de betrokken directeur-generaal, evenals thans de Minister, de begrooting van zijn Departement als deskundige voor de Kamer zal hebben te verdedigen, zooals dit bijv. in Oostenrijk plaats vindt.

Dat in Oostenrijk een Dept. van Landsv. bestaat, is nog geen reden, om de wenschelijkheid hiervan ook voor ons land te betoogen. Wij zijn een koloniale Mogendheid en als zoodanig is onze handel van meer omvang en zijn onze buitenlandsche belangen aanmerkelijk grooter. De diensten welke de Marine moet presteeren, hangen nauw samen met de belangen aan het bezit van koloniën verbonden, terwijl onze handel menigmaal eischt dat het Dept. van Marine in vereeniging met dat van Buitenlandsche Zaken optreedt.

De Marine vervult derhalve verschillende diensten, welke met een eventueelen oorlogstoestand van ons vaderland niets gemeen hebben, terwijl het Nederlandsche leger bijna uitsluitend tot verdediging van Nederland tegen een buitenlandschen vijand bestemd is.

De belangen der Departementen van Oorlog en van Marine loopen dus in vele opzichten uiteen, alleen waar het de landsverdediging betreft, behooren zij in elkaar te grijpen, als de tanden van een raderwerk. Maar dit laatste is beter te verkrijgen op andere wijze dan door fusie, gelijk wij reeds voren even aanstipten.

De oorlogstoestand is gelukkig nog uitzondering en het zou o. i. geen zin hebben de voornamere belangen aan den vrede verbonden [1]) en door de Marine meermalen ten bate van de Nederlanders krachtdadig gesteund, op te offeren, althans de behartiging hiervan minder te tellen voor een organisatie, welke naar onze overtuiging een denkbeeldige betere samenwerking waarborgt in tijd van o o r l o g tusschen de beide militaire Departementen.

Dat een eventueele keuze van een hoofd dezer samengevoegde Ministeriën hoogst bezwaarlijk zou zijn, zal een niet

1) Men denke hierbij aan de Afdeelingen »Hydrographie" en »Loodswezen, betonning en bebakening" onder het Departement van Marine ressorteerende en welke bezwaarlijk onder een niet militair Departement gebracht kunnen worden, uit hoofde van de defensiebelangen, die hier nauw mede samenhangen.

oppervlakkig beoordeelaar duidelijk wezen na hetgeen wij boven reeds opmerkten. Wij willen toegeven dat er wellicht af en toe een persoon te vinden is, die de hooge eischen in zich vereenigt aan een dergelijke verantwoordelijke positie verbonden, toch schijnt het ons niettemin toe, dat dit slechts een uitzondering zal zijn.

Uit een staatsrechtelijk oogpunt kan het ook vele bezwaren met zich brengen, dat alleen de Minister van Landsverdediging de grondwettelijke verantwoordelijkheid voor beide takken van dienst kan dragen en de directeuren-generaal den Minister uitsluitend van advies kunnen dienen en meer niet. En toch zijn de directeuren-generaal de personen, die de werkelijke leiding van hun Departementen in handen hebben.

Onzes inziens zou het Dept. v. Marine, indien er sprake is van fusie, met evenveel zoo niet meer recht samengevoegd kunnen worden met het Dept. v. Koloniën of wel met dat van Buitenlandsche Zaken. De belangen van den vrede zouden dan beter worden gediend dan bij samenvoeging met „Oorlog", en de defensiebelangen behoefden nog niet geschaad te worden.

Hun, die nog steeds van oordeel zijn dat een Dept. v. Landsverdediging te verkiezen is, raden wij aan de voorloopige verslagen van 2e en 1e Kamer te lezen over de marinebegrooting voor het jaar 1902 en de daarop gevolgde Memoriën van Antwoord van deu betrokken Minister.

Op bedoeld V. V. der 1e Kamer teekenen wij nog aan, dat een wijziging in evenbedoelden geest m e e r een militairistisch karakter zou dragen, dan wanneer de huidige toestand bestendigd blijft. Wij vermeenen dit voren reeds aangetoond te hebben. De personen, die zich (volgens V. V.) door den naam „Oorlog" van het ééne Dept. zouden laten verleiden aan een militairistisch streven te denken, geven toch blijk van geen groote diepzinnigheid.

Ten onrechte werd in het laatstgenoemd V. V. ook Frankrijk aangehaald als te bezitten een Ministerie van Landsverd. en de toenmalige Min. v. Marine liet dan ook niet na hierop bescheiden te wijzen.

Zeer toevallig, dat onlangs over de onderwerpelijke zaak in een Fransch tijdschrift een en ander voorkwam. Het hoofdartikel in „Le Yacht, do. 21 Febr. j.l. n°. 1302" van de hand van den hoogst kundigen marine-schrijver P. Cloarec, kunnen wij ter lezing aanbevelen. Wij wenschen hieruit alleen het navolgende aan te halen: „Nous avons en France une tournure d'esprit, qui nous porte aux solutions simplistes et quelques personnes, bien intentionnées ont préconisé comme le meilleur moyen d'effectuer un rapprochement, la fusion des deux Ministères de la Guerre et de la Marine en un Ministère, dit de la Défense nationale. Nous n'insisterons pas sur cette conception, qui nous parait un peu enfantine, car nous pensons qu'elle est aujourd'hui abandonnée."

En verder zegt de schrijver: „que rien ne pourrait être

plus funeste pour notre puissance navale. Etant données les différences essentielles entre les deux services de la Guerre et de la Marine, la seconde serait encore plus sacrifiée qu'elle ne l'est aujourd'hui. L'étude de la coopération des deux armes n'exige pas une fusion, mais seulement des rapprochements, une entente entre les deux états-majors généraux de la Guerre et de la Marine et la création d'une commission mixte pour l'étude des questions connexes".

In Engeland is men blijkbaar het gevoelen van dezen schrijver geheel toegedaan, daar onlangs door het Lagerhuis werd aangenomen het voorstel van den Minister BALFOUR om een permanenten raad van defensie in te voeren.

De belangen van het Ministerie van Marine in Engeland en Frankrijk komen geheel overeen met die in ons land. Men doe alzoo hier zijn voordeel met de ondervinding in die beide Rijken opgedaan, te meer daar er geen gegronde redenen aangevoerd kunnen worden om het tegendeel vol te houden en tot een fusie te besluiten.

In ons voren reeds vermeld ingezonden artikel in „Het Vaderland", getiteld „Een nieuwe Marinekoers", wezen wij terloops op het gemis van een adviseerend technisch lichaam voor een Min. v. Marine, maar hetzelfde kan gelden voor zijn ambtgenoot van Oorlog.

De instelling van een Raad van defensie zou hieraan tegemoet komen. Die raad zou samengesteld moeten zijn uit actief dienende vlagofficieren en opperofficieren van het leger, hier te lande, waaraan toegevoegd behooren te worden enkele gepensionneerde officieren van zee- en landmacht, geassisteerd door 2 secretarissen, tijdelijk te benoemen uit subalterne officieren van beide diensttakken.

Zulk een lichaam zou zoowel den Min. v. Oorlog als dien van Marine van degelijk advies kunnen dienen, terwijl de Kamers bij eventueele voorstellen van den betrokken Minister de overlegging kunnen verzoeken van evenbedoeld advies. Op deze wijze kunnen de Kamers het volle licht doen schijnen op een aanhangige zaak en dit is in 's lands belang.

Voorts zal een Raad van defensie meermalen een zeer geschikt lichaam blijken te zijn om eventueel één der zake kundig Min. v. Oorlog of van Marine te verkrijgen.

Blijkens het verslag van de lezing van den gep. vice-admiraal Mc. LEOD, gehouden in de Ver. t. b. v. d. Krijgswetenschap, voorkomende in de bladen en waarvan het officieele verslag nog niet is uitgekomen, moet ook deze kundige oud-zeeofficier in genoemde Vereeniging een lans gebroken hebben voor een Raad van defensie.

Indien uit het bovenstaande mocht blijken het verkeerde standpunt door de voorstanders van een Ministerie van Landsverdediging ingenomen, zal steller dezes voldaan zijn, want dan is het doel van dit opstel bereikt. Ongetwijfeld leiden vele wegen naar Rome, maar de weg door de voorstanders der fusie

ingeslagen om eenheid te brengen in 's lands defensie of wel om bezuiniging te bevorderen, moet o. i. veroordeeld worden als te zijn ongeschikt voor ons Rijk en niet te leiden tot het doel, dat men hiermede beoogt. C.

„De Nieuwe Courant" van 18 Mei 1903.

De werving van jeugdige militairen bij de Zeemacht. — Niet ten onrechte hebben de artikelen van den oud-luitenant ter zee J. Jonckheer, in het „Handelsblad" van 15, 16 en 17 April over de recruteering onzer marine-matrozen de aandacht in de pers en daarbuiten getrokken. De schrijver toch werpt daarin een licht op een deel onzer sociaal-maritieme verhoudingen, waardoor men genoopt wordt deze van ietwat naderbij te bezien.

In het kort komt zijn uiteenzetting hierop neer: De jongens, welke op ongeveer 14-jarigen leeftijd bij de marine in dienst treden, zijn tot hun 28ste jaar aan dien dienst verbonden. Voor hen zelf baart die verbintenis meestentijds slechts teleurstelling, ten eerste omdat de op jeugdigen leeftijd gekweekte illusiën bij den lateren dienst op de moderne oorlogsschepen niet worden verwezenlijkt, ten tweede omdat het bereiken van een goede positie veel te lang duurt, om een gezonden prikkel tot plichtsvervulling en liefde voor het vak te geven en te houden. Voor den Staat is deze regeling kostbaar omdat in den langen leertijd, waarin de jongen tot man groeit, hij zonder daaraan geëvenredigde dienstprestatie ten laste van het budget blijft met den aankleve van het personeel en materieel, voor zijn opleiding benoodigd; bovendien is de regeling weinig doeltreffend omdat noch van in physieken zin onvoldoend ontwikkelde, noch van in moreelen zin ontevreden schepelingen, de diensten kunnen worden verwacht, die men bij de marine noodig heeft.

In het „Sociaal Weekblad" van 29 April j.l. worden deze artikelen door Mr. A. K.(erdijk) besproken; in diens beschouwingen wordt tevens de landmacht opgenomen, hoewel daar de duur der dienstverbintenissen belangrijk korter is. Deze schrijver rangschikt het militaire dienstverband van jeugdige personen kortweg onder de „onzedelijke dienstverbintenissen"; hij besluit zijn artikel aldus: „De ministers van Marine en van Oorlog zouden een goed werk doen, en van een te lang verzuimden plicht zich kwijten, indien zij er hun schouders onder zetten om er een eind aan te maken". De opmerkingen in het no. van 6 Mei van hetzelfde weekblad, door den heer P. J. van Nes gemaakt, ten betooge dat de autoriteiten, althans die van de landmacht, menigmaal bereid worden bevonden aan de wenschen tot wijziging of ontheffing eener aangegane dienstverbintenis tegemoet te komen, hebben den schrijver niet van meening doen veranderen.

Het „Weekblad van het Recht" van 6 Mei zoekt verband tusschen de criminaliteit en de onderwerpelijke dienstverbintenissen van jeugdige personen. Niet zonder eenige naïveteit, naar het ons voorkomt, wordt daarbij de verklaring van een

jeugdigen misdadiger, dat hij diefstal pleegde met het doel om aan den dienst te ontkomen, voor goede munt opgenomen. In het zoo uiterst moeilijke onderzoek naar het post of propter, schijnt ons de hier gemaakte conclusie niet vrij van tendentieuze overwegingen.

De beroepskeuze, hoe ondoordacht soms gedaan, is bijna altijd een beslissende stap die de richting afbakent waarin de jongen zich verder door het leven zal bewegen. De krullejongen, die op 13-jarigen leeftijd op een timmermanswinkel wordt te werk gesteld, zal in 90 van de 100 gevallen timmerman worden. Was zijn keuze daarbij vrij? Zal hij, wanneer het vak hem niet aanstaat na één of meer jaren het eens met den stijfselpot van den behanger beproeven? En als ook dit niet meevalt? O, zeker, er zijn er van twaalf ambachten, dertien ongelukken. Maar ook hoevelen zijn er niet, die op lateren leeftijd terecht of ten onrechte berouw hebben te zijn gegaan in het beroep dat zij heeten „gekozen" te hebben.

Er bestaat zoo bitter weinig vrijheid èn in de zoogenaamde beroepskeuze, èn in het al of niet continueeren van het eenmaal aangenomen beroep.

Evenwel — er is geen bindend contract.

Wat zou men zeggen van den patroon, die met een knaap van 14-jarigen leeftijd voor 6, 8 of 12 jaar contracteerde niet alleen, maar hem ook het stellige vooruitzicht opende, dat bij goed gedrag, na afloop van dien termijn het contract zou worden verlengd, onder garantie van levenslang pensioen na het einde van een zekeren diensttijd? Zulk een patroon moet nog gevonden worden. Men vermijdt liefst de kansen een kat in den zak te koopen. De meester-timmerman zendt den krullejongen weg als hij niet deugt in zijn zaak.

De Staat nu vervult eenigermate de rol van den hier bedoelden patroon; hij aanvaardt bij het gesloten contract ook zelf verplichtingen en stelt zich bloot aan teleurstellingen. Want, de vele goede elementen niet te na gesproken, van de 10 krullejongens — om nu maar bij dit vak te blijven — die geen timmerman werden, is er een zeker deel, dat „niet deugen wil" en een zeker percentage van dat deel gaat „onder dienst". En onder deze laatsten komen er weder voor, die zich niet „tot deugd weten te schikken" en dan te eeniger tijd met den strafrechter in aanraking komen. Doch er zijn er ook op wie het strenge régime heilzaam werkt.

Onder de goede elementen zijn er ook zeer zeker, evenals in elk ander vak, die later berouw hebben van hun beroepskeuze. Zij dragen dat als zoovele anderen en komen ten slotte niet zoo heel slecht terecht.

Op deze wijze de zaak beschouwende, valt er op de gewraakte dienstverbintenis, op het onzedelijkheidsmotief en op het verband met de criminaliteit wel eenigszins een ander licht.

Of nu de Staat verstandig doet zulke jeugdige personen voor langen tijd aan zich te verbinden, is een niet zoo gemakkelijk te beantwoorden vraag. Ontegenzeggelijk zou men het meest gebaat zijn met flinke, vol ontwikkelde jonge mannen, die uit liefde voor het vak den zeedienst tot hun beroep kiezen. Maar hoe daartoe te geraken?

Stelt men den minimum-leeftijd voor het aangaan eener dienstverbintenis belangrijk hooger, eenige jaren nadat in den regel de „beroepskeuze" al gedaan is, dan heeft men kans alleen de mislukte „krullejongens" te krijgen. Neemt men de knapen wèl op jeugdigen leeftijd, doch onder een kort dienstverband, dan zijn, wanneer dat verband na expiratie niet wordt verlengd, de opleidingskosten voor niets geweest, zonder dat daarmede de burgermaatschappij verrijkt wordt met gewenschte krachten.

De heer JONCKHEER geeft in het laatste zijner artikelen bij wijze van proef een middel aan de hand; hij raadt aan een zeker aantal miliciens na afloop van hun eersten oefeningstijd in de gelegenheid te stellen een verbintenis van 5 jaren bij de zeemacht aan te gaan. Willen zij na afloop van dien termijn niet langer blijven, of stelt men geen prijs op hun verdere diensten, dan worden zij ontslagen met een premie van bijv. 600 à 1000 gulden, waarmede zij in de burgermaatschappij terugkeeren. Voor hen, die willen blijven, wordt een gelijk bedrag belegd. Het op deze wijze aan premies te besteden bedrag zou veel minder bedragen dan de opleidingskosten der op te jeugdigen leeftijd aangenomen aanstaande schepelingen.

Wij bevelen het nemen van deze proef met warmte aan, ook al kunnen wij ons niet verhelen, dat wij ten aanzien van het resultaat niet zeer optimistisch gestemd zijn.

Zoo zou men er ook toe kunnen overgaan jonge mannen op lateren leeftijd vrijwillig aan te nemen met een kort dienstverband van bijv. vier jaar, onder gehoudenheid bij niet verlenging daarvan, voor een zeker aantal, bijv. zes jaar, in reserve te blijven, doch ook met vergunning om, onder zekere voorwaarden, weder in actieven dienst terug te keeren.

Met dat al zou het weinig aanbeveling verdienen de tegenwoordige opleiding van jeugdige schepelingen eenvoudig over boord te werpen, zonder daarvoor een andere, door de ondervinding proefhoudend gebleken regeling in de plaats te stellen.

„Maak aan de zaak een eind", dat klinkt wel heel radicaal; doch het lost de quaestie niet op.

„De Maasbode" van 8 Mei 1903.

Rotterdam, 4 Mei.

Meer Enquêtes? — Wil men het verwijt te niet doen, dat alléén door eene werkstaking het instellen eener enquête als die naar den toestand van het spoorwegpersoneel te bereiken is, dan zou het o. i. aanbeveling verdienen ook in die takken van dienst, waaruit vele klachten gehoord worden, van staatswege een onderzoek in te stellen.

Meer speciaal hebben wij hier het oog op het personeel onzer marine. Van verschillende zijden hebben we in den laatsten tijd klachten gehoord over de behandeling, de recruteering, het loon enz. van onze Janmaats. Uit te maken in hoeverre deze klachten juist zijn, is voor een buitenstaander onmogelijk. Van de eene zijde rijzen de klachten, van de andere worden ze tegengesproken; — maar dit staat vast, en niemand twijfelt er aan: er zijn bij de marine toestanden, die dringend verbetering behoeven; er heerscht daar een geest, die zeer ten nadeele is van de zedelijke waarde, waaraan de oorlogsmatroos bij de eventueel noodzakelijke uitoefening van zijn plicht zoo hooge behoefte heeft.

Bij de marine missen we veelal de veerkracht, de liefde voor het beroep, die juist daar een zoo belangrijke factor is van kracht, een onmisbare voorwaarde tot het behalen van succes, waar dit noodig mocht worden.

Er heerscht ontevredenheid over het jeugdige en onbekwame stokerspersoneel, over te lage bezoldiging van matrozen en machinekamerpersoneel.

Dankbaar moet erkend worden, dat er in den laatsten tijd wel iets verbeterd is. De oprichting van een marineraad, die den minister van advies moet dienen, de benoeming van minister Ellis, een marine-officier, die zeer veel gevaren heeft, geven ook betrouwen voor de toekomst.

Maar toch: eene enquête naar de toestanden op eigen initiatief van de regeering zou een zeer goeden en verblijdenden indruk maken onder het personeel.

Er zijn in den laatsten tijd verschillende middelen aan de hand gedaan om den geest bij de marine te verbeteren, o. a. het veelvuldiger bezoeken van vreemde havens. Wij zouden daarbij willen voegen het eskader-varen, meer oefeningen in vereeniging met de landmacht en bovenal betere bezoldiging van het lagere personeel.

Het eskader-varen en de oefeningen met de landmacht hebben bovendien nog groote practische voordeelen, die ten goede komen aan het kunnen onzer marine-officieren en dit meer in evenredigheid zouden brengen met hun weten. Oefeningen met de landmacht ontwikkelen bij het personeel een zekere edele eerzucht: van beide zijden wil men bovenaan staan. Men ziet dat zeer sterk ontwikkeld bij de Fransche marine, wier aanvallen en manoeuvres tegen versterkte of bezette punten van de kust zeer in zwang zijn.

Het terrein voor een onderzoek is breed genoeg.

'tKan niet anders, of eene degelijk geleide enquête moet eene hoognoodige opleving van den oud-Hollandschen geest onder onze marine ten gevolge hebben.

Waar in ieder Hollandsch hart een krachtige sympathie voor onze Janmaats leeft, zou zulk een gevolg zeker algemeene instemming wekken. En, wat hoofdzaak is: de waarde onzer broodnoodige vloot, die op stuk van zaken toch hoofdzakelijk

door den geest en het kunnen van het personeel bepaald wordt, zou er in zeer aanzienlijke mate bij winnen.

We hopen daarom van harte, dat deze enquête, zonder werkstaking, ja zelfs zonder een algemeenen aandrang van de zijde van het personeel – een aandrang, die wegens de verspreiding overigens moeilijk van dat personeel kan uitgaan – doch op eigen initiatief onzer Regeering moge tot stand komen.

Het land en de marine vooral zal er haar dank voor weten.

MEDEDEELING.

Het komt herhaaldelijk voor dat na het verschijnen van eene aflevering van het Marineblad aan de Redactie gevraagd wordt waarom een artikel uit de dagbladen over Marinezaken niet werd opgenomen. Daar de Redactie echter niet in de gelegenheid is alle couranten te lezen, worden schrijvers van artikelen in couranten, die wenschen dat hun stuk in de rubriek *Uit de Pers* wordt opgenomen, beleefd uitgenoodigd een exemplaar van de betrokken courant aan de Redactie van het Marineblad te zenden of het nummer van de courant op te geven, waarna de Redactie zal oordeelen of het artikel in de rubriek *Uit de Pers* zal worden opgenomen.

REDACTIE.

INHOUD:

Blz.

In memoriam. – J. K. van de Kruisse Pilaar 141
Eenige opmerkingen betreffende examens voor matrozen. door A. W. B. 145
Het kolenvraagstuk bij de Kon. Ned. Marine. door H. 149
Kan „Tupy" een model flottielje-vaartuig voor ons zijn? door p[n]. . 152
De gezondheidstoestand bij de Engelsche zeemacht gedurende het jaar 1901. door Dr. J. A. Portengen, Arts, Officier van Gezondheid der 1e klasse Hr. Ms. Zeemacht 160
Uit de Pers 163
Mededeeling 172

Definitieve marinebegrooting voor het dienstjaar 1903.

Blz.

Ontwerp van wet 1
Memorie van toelichting 13
Bijlage tot de memorie van toelichting 22
Uittreksel uit de toelichtingen 52

De plaatsing van stukken sluit niet in, dat de Redactie zich met de daarin uitgedrukte denkbeelden vereenigt.

HET „MARINEBLAD"

verschijnt op ongezette tijden.

Het wordt uitgegeven van wege de „Marine-Vereeniging," gevestigd te 's Hage.

Niet-leden kunnen zich op het „Marineblad" abonneeren tegen een jaarlijksche contributie van ƒ 5.—, die in de maand September van het loopende jaar zal moeten worden voldaan.

Het abonnement geldt voor den jaargang, die met den 1en Mei aanvangt.

VERANDERING VAN ADRES EN RECLAMES OVER HET NIET-ONTVANGEN VAN HET MARINEBLAD TE ZENDEN AAN DEN UITGEVER.

9e Jaargang 1903—1904. Derde Aflevering. - 6 Juli 1903.

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND TILDEN FOUNDATIONS

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.

ONDER REDACTIE VAN:

W. B. K. BOOM, J. A. VAN ZADELHOFF,
W. F. VAN DER WAARDEN, J. H. ZEEMAN, J. B. M. TEN BOSCH,
P. C. COOPS, S. VAN LENNEP, *(secretaris)*.

DEN HELDER.
C. DE BOER JR.

NAAR OOST-INDIË *wordt dit blad per zeepost verzonden. De toezending kan echter ook per mail geschieden tegen vergoeding der extra porto's, die ongeveer 30 cents per jaar bedragen. Aanvragen daartoe te richten aan den uitgever.*

DE TOEPASSING VAN DE BEGINSELEN DER CONVENTIE VAN GENÈVE OP DEN ZEEOORLOG.

door Dr. J. A. PORTENGEN, Arts.

Officier van Gezondheid der eerste klasse Hr. Ms. Zeemacht.

Na de afkondiging van de Conventie van Genève, tot verbetering van het lot der in den strijd gewonde militairen, 22 Augustus 1864, deed zich de leemte gevoelen, dat geen harer artikelen betrekking had op den zeeoorlog: de dienst van het Roode Kruis was in dat geval door geen enkel voorschrift geregeld, haar embleem bij geen bepaling erkend.

Op een der eerste periodieke conferenties der hoofdbesturen van Roode-Kruis-Vereenigingen, in October 1868 te Genève gehouden [1]), werd dan ook een aanvulling te dezen opzichte ter sprake gebracht en werden door de gedelegeerden der betrokken mogendheden [2]) een aantal „additioneele artikelen" aangenomen, waardoor voor den vervolge ook gewonde zeelieden de voordeelen van dezen menschlievenden arbeid deelachtig zouden worden.

ADDITIONEELE ARTIKELEN VOOR DE MARINE.

Artikel 6.

De vaartuigen, die, op eigen risico, gedurende en na het gevecht schipbreukelingen of gewonden opnemen, of deze opgenomen hebbende, hen vervoeren hetzij naar een onzijdig, hetzij naar een hospitaalschip, zullen, tot na het volbrengen hunner taak, de mate van onzijdigheid genieten, welke de omstandigheden van het gevecht en de ligging der in strijd zijnde vaartuigen zullen veroorloven op hen toe te passen.

---

1) Na het jaar 1887, zijn de Hoofdbesturen der Vereeniging en van de verschillende Staten die de Conventie geteekend hebben, overeengekomen, elke vijf jaar een congres van gedelegeerden uit hun college bijeen te doen komen.

2) Noord-Duitschland, Oostenrijk, Baden, Beieren, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittanje, Italië, Nederland, Zweden en Noorwegen, Turkije en Wurtemberg.

De beoordeeling dezer omstandigheden wordt aan de menschlievendheid van al de strijders toevertrouwd.

De aldus opgenomen en geredde schipbreukelingen en gewonden zullen gedurende den oorlog niet mogen dienen.

Artikel 7.

Het geestelijk, geneeskundig en hospitaal-personeel van een genomen schip wordt onzijdig verklaard. Bij het verlaten van het vaartuig neemt het de chirurgicale voorwerpen en instrumenten, die zijn bijzonder eigendom zijn, mede.

Artikel 8.

Het personeel, in het vorige artikel vermeld, moet voortgaan met het vervullen zijner werkzaamheden op het genomen vaartuig, zijne medehulp verleenen tot de door den overwinnaar verordende wegruiming der gewonden: vervolgens moet het vrij zijn om naar zijn land terug te keeren, overeenkomstig de tweede paragraaf van het eerste bovenstaande additioneele artikel.

De bepalingen van het vorenstaande tweede additioneele artikel zijn van toepassing op de bezoldiging van dit personeel.

Artikel 9.

De militaire hospitaalschepen blijven, voor zooveel hun materieel betreft, onderworpen aan de krijgswetten; zij worden het eigendom van den nemer, doch zal deze, zoolang de oorlog duurt, hen aan hunne bepaalde bestemming niet kunnen onttrekken.

Artikel 10.

Ieder koopvaardijschip, tot welke natie het ook behoore, uitsluitend beladen met gewonden of zieken, waarvan het de wegruiming bewerkstelligt, wordt gedekt door de onzijdigheid, doch het feit alleen, aangeteekend op het scheepsjournaal der visitatie door een vijandelijken kruiser, maakt de gewonden en zieken onbekwaam om gedurende den oorlog te dienen. De kruiser zal zelfs het recht hebben een commissaris aan boord te stellen, om het convooi te vergezellen en aldus de goede trouw van de handeling te verifiëeren.

Ingeval het handelsvaartuig bovendien eene lading inhield, zoude de onzijdigheid ook deze dekken, mits die lading niet van dien aard zij, dat de krijgvoerende haar verbeurd verklaren kan.

De oorlogvoerenden behouden het recht aan de geneutraliseerde schepen alle gemeenschap en elken koers te verbieden, die zij voor het geheim hunner operatiën nadeelig zouden achten.

In dringende gevallen zullen er tusschen de opperbevelhebbers bijzondere overeenkomsten kunnen getroffen worden om tijdelijk op eene bepaalde wijze de vaartuigen te neutraliseeren, bestemd voor de wegruiming der gekwetsten en zieken.

Artikel 11.

De ingescheepte zeelieden en militairen, gewonden en zieken, tot welke natie zij ook mochten behooren, zullen door de nemers beschermd en verpleegd worden. De terugkeer naar hun land

is onderworpen aan de voorschriften van artikel 6 der overeenkomst en van het vijfde additioneele artikel.

Artikel 12.

De herkenningsvlag, welke geheschen moet worden nevens de nationale vlag om eenigerhande schip of vaartuig aan te duiden, dat ingevolge de beginselen dezer overeenkomst het voorrecht van onzijdigheid inroept, is de witte vlag met een rood kruis.

De oorlogvoerenden oefenen te dien aanzien elk onderzoek uit, dat zij noodig oordeelen.

De militaire hospitaalschepen zullen onderscheiden zijn door eene witte beschildering aan de buitenzijde met groene batterij.

Artikel 13.

De hospitaalschepen uitgerust op kosten der vereeniging voor hulpbetoon, erkend door de Regeeringen, onderteekenaren dezer conventie, voorzien van eene commissie uitgegaan van den Souverein, die de uitdrukkelijke toestemming tot hunne uitrusting zal gegeven hebben, en van een document der bevoegde autoriteit van het zeewezen, vermeldende dat zij gedurende hunne uitrusting en bij hun finaal vertrek aan haar toezicht zijn onderworpen geweest en dat zij alstoen alleen volgens het oogmerk hunner zending waren ingericht, zullen als onzijdig beschouwd worden, even als al hun personeel; zij zullen door de oorlogvoerenden ontzien en beschermd worden.

Zij zullen zich doen herkennen door het ophijschen, nevens hunne nationale vlag, van de witte vlag met rood kruis. Het onderscheidingsteeken van hun personeel in de uitoefening zijner functiën zal zijn een armband met dezelfde kleuren; uitwendig zullen die schepen wit geschilderd zijn met roode batterij.

Deze vaartuigen zullen hulp en bijstand aan de gewonden en schipbreukelingen van de oorlogvoerenden, zonder onderscheid van nationaliteit, verleenen.

Zij zullen op geenerhande wijze de bewegingen der strijdenden hinderlijk mogen zijn.

Gedurende en na het gevecht zullen zij handelen op hun eigen risico.

De oorlogvoerenden zullen op hen het recht hebben van contrôle en visitatie; zij zullen hunne medewerking kunnen weigeren, hun kunnen bevelen zich te verwijderen en hen kunnen terughouden, indien het gewicht der omstandigheden zulks vereischt.

De gewonden en schipbreukelingen, door deze schepen opgenomen, zullen door geen der strijders kunnen opgevraagd worden, en hun zal worden opgelegd om gedurende den oorlog niet te dienen.

Artikel 14.

In de zee-oorlogen geeft elke sterke verdenking, dat een der oorlogvoerenden van het voorrecht der onzijdigheid in een ander belang gebruik maakt dan dat der gewonden en zieken, aan den anderen oorlogvoerende vrijheid om, tot op bewijs van

het tegendeel, ten zijnen aanzien de conventie op te schorten.
Mocht dit vermoeden zekerheid worden, dan zal hem de overeenkomst kunnen opgezegd worden, zelfs voor den ganschen duur van den oorlog.

Artikel 15.

De tegenwoordige akte zal in een enkel oorspronkelijk exemplaar worden opgemaakt, hetwelk bewaard zal worden in de archieven van het Zwitsersch Bondgenootschap.

Een authentiek afschrift dier akte zal worden afgegeven, met uitnoodiging zich daarnaar te gedragen, aan elk der Staten die de conventie van 22 Augustus 1864 hebben geteekend, als mede aan allen die achtervolgens daaraan zijn toegetreden.

BIJGEVOEGDE PARAGRAAF AAN ARTIKEL 9.

Nochtans zullen de voor het gevecht onbruikbare schepen, welke de Regeeringen gedurende den vrede officieel zullen verklaard hebben bestemd te zijn tot drijvende zeehospitalen, gedurende den oorlog, zoo ten aanzien van het materieel als van het personeel, eene algeheele onzijdigheid genieten, mits hunne uitrusting uitsluitend overeenkomstig hunne bepaalde bestemming zij ingericht.

***

Nederland was de eerste der onderteekenaars, die destijds de in beginsel goedgekeurde overeenkomst van kracht verklaarde; Koninklijk Besluit van 10 Februari 1869, No. 57 (Staatsblad No. 22).

Door spoedig hierop volgende gebeurtenissen, voornamelijk het uitbreken van den Fransch—Duitschen oorlog in 1870, is de diplomatieke afkondiging der additioneele artikelen bij de andere mogendheden op den achtergrond geraakt.

Nadat een poging op het in 1892 te Rome gehouden congres van Hoofdbestuurders der Vereeniging, om in deze tot de toepasselijk verklaring der Geneefsche Conventie ook in zeeoorlogen te geraken, mislukt was, werd hier te lande den 14en Maart 1894 de Koninklijke goedkeuring daarvan ingetrokken.

De Vredesconferentie van 1899 heeft evenwel een definitieve regeling mogen tot stand brengen; alle mogendheden, die de genoemde Conventie in 1864 hebben onderteekend, alsmede zij die later zijn toegetreden [1]), hebben de strekking harer beginselen ook voor den oorlog ter zee van kracht verklaard. Voor Nederland is deze aangelegenheid thans wettelijk geregeld, bij de wet van 9 Juli 1900, (Staatsblad No. 125).

Hoewel tot dit tijdstip dus feitelijk geene voorschriften voor den dienst van het Roode Kruis ter zee bestonden, kwamen

1) Duitschland, Oostenrijk-Hongarije, België, China, Denemarken, Spanje, de V. S. van Amerika, Mexiko, Frankrijk, Groot-Brittanje en Ierland, Griekenland, Italië, Japan, Luxemburg, Montenegro, Nederland, Perzië, Portugal, Rumenië, Rusland, Servië, Siam, Zweden en Noorwegen, Zwitserland, Turkije en Bulgarije.

oorlogvoerende mogendheden intusschen meermalen overeen, de additioneele artikelen van kracht te verklaren, zooals in den Spaansch-Amerikaanschen oorlog is geschied met de Amerikaansche hospitaalschepen „Relief" en „Solace".

De strekking van de artikelen dezer conventie gaat verder dan die van de anno 1864 voor de legermachten vastgestelde beginselen. Vermoedelijk zijn hierin reeds de begrippen neergelegd, met welke men bij eene reeds lang in de pen zijnde herziening de oorspronkelijke conventie wenscht uit te breiden.

In de bepalingen voor den zeeoorlog wordt b.v. thans naast de neutraliteit van militair geneeskundig personeel, duidelijk de neutraliteit van officieel erkende hulpvereenigingen op den voorgrond gesteld, hetwelk blijkt uit den tekst van Art. 2 en Art. 3.

Ook het in Art. 9 gegeven voorschrift omtrent het terugzenden van krijgsgevangenen die ongeschikt voor den dienst zijn geworden, kan hoogstwaarschijnlijk als een voorlooper van een dergelijke regeling bij de legers worden beschouwd.

Te bejammeren is het dat Art. 10 niet eenparig door de verschillende mogendheden is aangenomen.

De restrictie later hieromtrent door Groot-Brittanje kenbaar gemaakt — zich baseerende op de Engelsche constitutie, waardoor de Regeering deze bepaling niet meende te mogen onderschrijven, zonder dat daarop te voren de goedkeuring van het Parlement was verworven, maakt dit artikel thans tot een doode letter.

Op de zevende internationale conferentie der vereenigingen van het Roode Kruis, te St. Petersburg gehouden, werd dan ook de wensch uitgesproken dat deze moeilijkheid binnen een niet te verwijderd tijdperk uit den weg zou zijn geruimd.

De tekst van de overeenkomst luidt als volgt:

Artikel 1.

De militaire hospitaalschepen, waaronder te verstaan de schepen door de Staten gebouwd of ingericht in het bijzonder en uitsluitend met het doel om hulp te verleenen aan de gewonden, zieken en schipbreukelingen, en waarvan de namen aan de oorlogvoerende mogendheden zullen zijn medegedeeld bij den aanvang of in den loop der vijandelijkheden, in ieder geval vóór eenige ingebruikstelling, worden geëerbiedigd en kunnen gedurende de vijandelijkheden niet worden prijsgemaakt.

Evenmin worden die schepen met betrekking tot hun verblijf in eene neutrale haven gelijkgesteld met oorlogsschepen.

Artikel 2.

De hospitaalschepen geheel of ten deele uitgerust op kosten van partikulieren of van officieel erkende vereenigingen tot hulpbetoon, worden eveneens geëerbiedigd en zijn niet onderhevig aan prijsmaking, indien de oorlogvoerende mogendheid waartoe zij behooren hun een officieelen lastbrief heeft verstrekt en hunne namen ter kennis heeft gebracht van de tegenpartij bij den aanvang of in den loop der vijandelijkheden, in ieder geval vóór eenige ingebruikstelling.

Die schepen moeten voorzien zijn van een stuk, afkomstig van de bevoegde overheid, verklarende dat zij gedurende hunne uitrusting en bij hun eindvertrek aan haar toezicht onderworpen zijn geweest.

Artikel 3.

De hospitaalschepen, geheel of ten deele uitgerust op kosten van partikulieren of van officieel erkende vereenigingen van neutrale landen, worden geëerbiedigd en zijn niet onderhevig aan prijsmaking, indien de neutrale mogendheid, waartoe zij behooren, hun een officieelen lastbrief heeft verstrekt en hunne namen ter kennis heeft gebracht van de oorlogvoerende mogendheden bij den aanvang of in den loop der vijandelijkheden, in ieder geval vóór elke ingebruikstelling.

Artikel 4.

De schepen, die vermeld zijn in de artikelen 1, 2 en 3 zullen hulp en bijstand verleenen aan de gewonden, zieken en schipbreukelingen der oorlogvoerenden, zonder onderscheid van nationaliteit.

De regeeringen verbinden zich om die schepen voor geenerlei oorlogsdoeleinde te gebruiken.

Die schepen mogen de bewegingen der strijdenden op geenerlei wijze belemmeren.

Gedurende en na den strijd zullen zij op eigen risico en gevaar handelen.

De oorlogvoerenden zullen te hunnen opzichte het recht hebben van toezicht en van doorzoeking; zij zullen hunne medewerking kunnen weigeren, hun kunnen gebieden zich te verwijderen, hun een bepaalden koers kunnen voorschrijven en een commissaris aan boord kunnen plaatsen, zelfs hen kunnen aanhouden, indien de ernst der omstandigheden het mocht vorderen.

De oorlogvoerenden zullen, zooveel mogelijk, in het scheepsjournaal der hospitaalschepen de bevelen inschrijven, welke zij hun zullen geven.

Artikel 5.

De militaire hospitaalschepen zullen worden onderscheiden door een witte buitenbeschildering met een horizontalen groenen gang van ongeveer anderhalven meter breedte.

De schepen die vermeld zijn in de artikelen 2 en 3 zullen worden onderscheiden door een witte buitenbeschildering met een horizontalen rooden gang van ongeveer anderhalven meter breedte.

De sloepen der zooeven vermelde schepen evenals kleine vaartuigen voor den hospitaaldienst bestemd, zullen zich onderscheiden door een dergelijke beschildering.

Alle hospitaalschepen zullen zich kenbaar maken door, behalve hun nationale vlag, de witte vlag met rood kruis [1]),

1) Naar aanleiding van deze formaliteit verzochten de Turksche gedelegeerden een roode halve maan, als teeken van de Conventie van

voorgeschreven door de Conventie van Genève, te hijschen.

Artikel 6.

De neutrale koopvaardijschepen, jachten of sloepen, welke gewonden, zieken of schipbreukelingen der oorlogvoerenden aan boord hebben of bezig zijn die aan boord te nemen, kunnen niet prijsgemaakt worden wegens het feit van dit vervoer, maar zij blijven onderhevig aan prijsmaking wegens eenigerlei schending der onzijdigheid, waaraan zij zich schuldig gemaakt mochten hebben.

Artikel 7.

Het geestelijk, geneeskundig en hospitaal-personeel van ieder prijsgemaakt schip is onschendbaar en kan niet krijgsgevangen gemaakt worden. Bij het verlaten van het schip neemt dit personeel de voorwerpen en heelkundige instrumenten welke zijn bijzonder eigendom zijn, mede.

Dat personeel zal voortgaan zijne functiën waar te nemen zoolang zulks noodig zal zijn en het zal zich vervolgens kunnen verwijderen, wanneer de opperbevelhebber het mogelijk zal oordeelen.

De oorlogvoerenden moeten aan dat in hun handen gevallen personeel het volle genot van zijn traktement verzekeren.

Artikel 8.

De zich aan boord bevindende gewonde of zieke zeelieden en militairen, onverschillig tot welke natie zij behooren, zullen door de nemers beschermd en verzorgd worden.

Artikel 9.

De schipbreukelingen, gewonden of zieken van eenen oorlogvoerende, welke in de handen vallen van den ander, zijn krijgsgevangenen.

Aan dezen laatste staat het vrij naar gelang van omstandigheden te beslissen of hij hen wil houden, hen zenden naar eene haven van zijn staat, naar een neutrale haven of zelfs naar een haven van de tegenpartij. In het laatste geval mogen de aldus aan hun land teruggegeven gevangenen gedurende den oorlog niet dienen.

Artikel 10. [1])

De schipbreukelingen, gewonden of zieken, die met toestemming van de plaatselijke overheid in eene neutrale haven worden ontscheept, moeten behoudens eene schikking in tegenovergestelden zin van den neutralen staat met de oorlogvoerende staten op zoodanige wijze door den neutralen staat bewaakt worden, dat zij niet op nieuw deel kunnen nemen aan de krijgsverrichtingen.

Genève te mogen voeren, de Siameesche gedelegeerde sprak namens zijn regeering den wensch uit, om naast de roode-kruisvlag het bij de Boeddhisten heilige teeken van »de vlam" te voeren, terwijl Perzië de roode zon van zijn vlag, als symbool verlangde aan te nemen.

1) Ten aanzien van eene eventueele toepassing van art. 10, is restrictie aangeteekend door Duitschland, Engeland, Amerika en Turkije.

De hospitaalkosten en die voor de interneering zullen gedragen worden door den staat tot welken de schipbreukelingen, gewonden of zieken behooren.

Artikel 11.

De voorschriften vervat in de vorenstaande artikelen zijn slechts verbindend voor de contracteerende mogendheden ingeval van oorlog tusschen twee of meer van haar.

Die voorschriften zullen ophouden verbindend te zijn van het oogenblik af, waarop in een oorlog tusschen contracteerende mogendheden eene niet-contracteerende mogendheid zich bij een der oorlogvoerenden mocht voegen.

Artikel 12.

Het tegenwoordig verdrag zal zoo spoedig mogelijk worden bekrachtigd. De akten van bekrachtiging zullen te 's-Gravenhage gedeponeerd worden.

Van het deponeeren van iedere akte van bekrachtiging zal een proces-verbaal worden opgemaakt, waarvan een voor eensluidend gewaarmerkte afdruk langs diplomatieke weg zal worden overgemaakt aan alle contracteerende mogendheden.

Artikel 13.

De mogendheden die niet onderteekend hebben en de Conventie van Genève van 22 Augustus 1864 aangenomen zullen hebben, kunnen tot het tegenwoordig verdrag toetreden.

Zij zullen te dien einde hare toetreding moeten te kennen geven aan de contracteerende mogendheden, door middel van eene schriftelijke kennisgeving, gericht tot de Nederlandsche Regeering en door deze aan alle andere contracteerende mogendheden medegedeeld.

Artikel 14.

Mocht het gebeuren dat eene der Hooge contracteerende Partijen het tegenwoordig Verdrag zoude opzeggen, dan zou deze opzegging eerst van kracht worden, één jaar na de schriftelijke kennisgeving tot de Nederlandsche Regeering gericht en door deze onmiddellijk aan alle contracteerende mogendheden medegedeeld.

Die opzegging zal slechts van kracht zijn ten aanzien van de Mogendheid, die haar heeft gedaan.

Ter oirkonde waarvan de Gevolmachtigden het tegenwoordig verdrag hebben onderteekend en van hunne zegels voorzien.

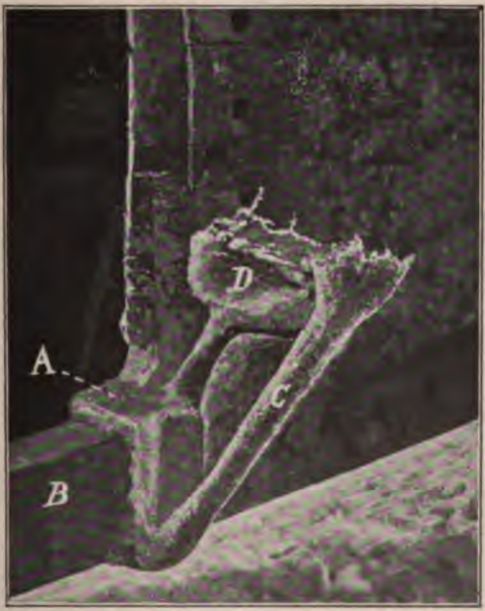
VERSLAG VAN EENE HERSTELLING WELKE DOOR MIDDEL VAN THERMIT IS UITGEVOERD.

Voor eenige dagen is er op de werf van de firma C. GIPS & ZONEN, te Dordrecht, eene zeer bijzondere reparatie verricht

FIG. 1.

B. Nieuwe slof.
E. Bestaande roersteven.
G. Thermit-kroes in positie.
H. Gietvormen gereed om rond B te worden gesteld.

FIG. 2.



Gietstuk na verwijdering der gietvormen.

A. Omgegoten stalen band.
B. Nieuwe slof.
C. Gietkanaal met kop.
D. Opkomer met verzamelkamer.

FIG. 3.

Het afgewerkte stuk.

A. Omgegoten stalen band, aan de bovenzijde vlak afgewerkt. B. Nieuwe slof.

FIG. 4.

De laatste lasch, gereed om te worden voorgewarmd.

B. Nieuwe slof. D. 2 smeedstukken vervaardigd van C en D (zie fig. 2).
E. Bestaande roersteven. F. Pot voor de roertaats.

FIG. 5.

De mislukte gieting. Het weggesmolten deel.

B. Nieuwe slof. E. Bestaande roersteven.

FIG 6.

Toestand dadelijk na afloop der tweede gieting.

A. De eerste welling (ook afgebeeld in fig. 2 en 3).
E. Bestaande roersteven.
H. Gietvormen.
G. Thermit-kroes in positie.

FIG. 7.

Gietstuk na verwijdering der gietvormen.

B. Nieuwe slof
C. Gietkanaal met kop.
D. Opkomer met verzamelkamer.
E. Bestaande roersteven.

aan den achtersteven van den zuiger „Maasmond V" van de firma VOLKER & BOS, te Gorinchem.

De achtersteven namelijk was door aan den grond vallen gebroken, juist onder aan het schroefraam, en was het daarom noodig hier een nieuwe „slof" aan te brengen. Tot nu toe gebeurde dit gewoonlijk door het nieuwe stuk door middel van een paar zware ijzeren strippen, met doorgaande nagels te bevestigen. Met het oog evenwel op het onvolkomen herstellen op eene dergelijke wijze, besloten de eigenaars van het schip de firma WYNMALEN & HAUSMANN, eenige importeurs van Thermit, te Rotterdam, uit te noodigen, het nieuwe smeedstuk door middel van Thermit vast te maken.

Het nieuwe stuk had eene lengte van circa 1 meter en eene doorsnede van 10 bij 12 centimeter. Het eene eind moest aan den achtersteven worden geweld met een staande lasch, en het andere eind aan den roersteven verbonden met een horizontale lasch.

Ten einde eene goede versmelting van de deelen te krijgen, besloot men een z.g. tusschen- en omgieting toe te passen.

De te repareeren stukken namelijk werden 20 mM. van elkander gesteld en toen deze tusschenruimte gevuld met vloeibaar staal. Om eene voldoende verhitting der twee deelen te krijgen, werd er bovendien nog een band van 70 mM. breed en 20 mM. dik omheen gegoten. (Fig. 1).

Hiertoe werd van vormzand een gietvorm gemaakt, voorzien van een flink stijgkanaal, met de verzamelkamer voor het ijzer. Dit was zeer gewenscht, omdat het noodig is, het ijzer of staal dat het eerst in den vorm wordt gegoten, de oppervlakten te laten bespoelen, waardoor zij dadelijk op smelttemperatuur komen. Dit ijzer is dan zóóveel afgekoeld, dat het geen voldoende temperatuur meer heeft voor het beoogde doel, en dus daarom door het stijglokaal (opkomer) in de verzamelkamer wordt opgevangen. Iedereen die van gieterijwerk op de hoogte is, weet wat hiermede wordt bedoeld. (Fig. 2).

Toen de te wellen deelen met een gewoon vuur waren voorgewarmd (Fig. 4) (flink handwarm), werden de vormkasten om het stuk gesteld, goed dichtgesmeerd en met wat zand onderstopt. De Thermitkroes werd boven den vorm gesteld, met Thermit gevuld en in reactie gebracht. Na enkele seconden wachten werd de kroes van onder geopend en vloeide het hoog verhitte staal in den vorm, waarna de gevormde witgloeiende slak (aluminiumoxyde) volgde.

Na een uurtje wachten was alles volkomen bekoeld om den vorm te kunnen verwijderen, en bleek toen, dat de welling volkomen was geslaagd. Het metaal was van uitstekende qualiteit, zeer taai en fijnkorrelig. (Fig. 3).

Bij het wellen van de tweede lasch gebeurde er een klein ongeluk. De gietvorm n.l. bleek niet zwaar genoeg geconstrueerd, waardoor dus het staal, na den vorm gevuld te hebben, door een barst van onder wegliep. (Fig. 5).

Het gevolg hiervan was, dat het nieuwe stuk voor een derde werd weggesmolten. Hoe onaangenaam dit ook was, toch had dit ongelukje zijn nut. De verschillende aanwezige zaakkundigen konden nu bij uitnemendheid zien, dat de versmelting der deelen absoluut goed moest geweest zijn, wanneer het staal niet was weggeloopen.

Zonder verwijl werd een nieuwe gietvorm vervaardigd, die zoodanig was ingericht, dat het ingegoten metaal ook de weggesmolten deelen zou vullen. Een voldoende quantiteit Thermit werd in reactie gebracht en de vorm opnieuw volgegoten. (Fig. 6). Door ondervinding geleerd, gelukte deze tweede gieting volkomen. De vorm, gietkanaal, opkomer en verzamelkamer waren met een prachtig homogeen staal gevuld, dat bijzonder taai was en gemakkelijk smeedbaar. (Fig. 7).

Uit deze reparatie blijkt, dat men met betrekkelijk weinig hulpmiddelen in staat is, werkzaamheden te verrichten, die anders tot de onmogelijkheden zouden behooren.

HET AAN BOORD WEDER VOOR HET GEBRUIK GEREED MAKEN VAN DE BUISJES VAN HET THOMSONLOOD.

Dr. ALBERT FITI, médecin de 1e classe, deelt in de „Revue Maritime" de methoden mede, volgens welke door hem aan boord van de „d'Estrées" de buisjes van het THOMSON-lood weder voor het gebruik geschikt gemaakt werden; bij vergelijking met nieuwe buisjes bleek in de diepte-aanwijzingen geen merkbaar verschil te bestaan.

Het weder voor het gebruik gereed maken bestaat uit:

1e. het schoonmaken, 2e. het kleuren en 3e. het sluiten.

1e. *Het schoonmaken.*

Dit is het meest langdurige en vervelende gedeelte van de geheele bewerking, ook al door de kans, die men heeft om de buisjes hierbij te breken.

Om de kleine koperen capsule te verwijderen, verwarmt men het uiteinde, waarop deze zich bevindt, langzaam in een spiritusvlam; zoodra het lak zacht wordt, neemt men de capsule met een pincet weg en verwijdert verder alle sporen van het lak. Daarna legt men het buisje ± een kwartier in zeer warm water, waarbij men om het springen van het buisje te vermijden, plotselinge veranderingen van temperatuur voorkomt. Met behulp van een eindje koperdraad en watjes kan men daarna de buisjes van binnen geheel schoonmaken; brengt men ten slotte een propje watten door de buisjes, dan zijn deze hierdoor voldoende droog.

2e. *Het kleuren.*

Laat boven een spiritusvlam in een porceleinen bakje au bain-marie een zekere hoeveelheid gelatine met ongeveer zijn gewicht aan gedistilleerd water smelten, voeg daarbij, wanneer de gelatine goed gesmolten is, eenige grammen van een oplossing van 15 gram zilvernitraat op 30 gram gedistilleerd water en daarna zooveel gram van een verzadigde oplossing van kalium chromaat, tot het mengsel een roodbruine kleur krijgt.

Men moet zorg dragen, dat de bestanddeelen zich goed vermengen door steeds te roeren (met een glazen staafje, waarbij men het mengsel goed warm houdt, zonder dat het kookt d.i. dus au bain-marie). Is de kleur te geel, voeg dan eenige druppels van de nitraatoplossing toe; is de kleur te donker, dan eenige druppels van de chromaatoplossing; wordt het mengsel te dik, dan een weinig gedistilleerd water.

In elk geval zorge men er voor, dat het mengsel op het oogenblik dat men het gaat gebruiken, goed vloeibaar, warm en roodbruin van kleur is. Om nu het buisje van binnen te kleuren, dompele men het eene einde ervan in het porceleinen bakje, neme het andere eind (na dit vooraf aseptisch gemaakt te hebben) in den mond en zuige voorzichtig en niet te langzaam, totdat het vocht 10 à 12 cM. in het buisje stijgt, keere het daarna vlug om, na op het uiteinde, dat men in den mond gehad heeft, den vinger geplaatst te hebben. [1])

Het plaatsen van den vinger dient om te zorgen, dat het vocht niet *te* vlug uit het buisje loopt, terwijl het vlug omkeeren noodig is om te maken dat de geleiachtige massa met groote snelheid door de buis loopt.

Men laat daarna het buisje ± 2 uur vertikaal hangen om te drogen. Afkoelende vormt zich inwendig een fijn glad laagje van roodbruine kleur. Om het geleiachtige propje, dat zich meestal aan het uiteinde van het buisje vormt, te doen verdwijnen, is het voldoende dit even door de spiritusvlam te halen, waardoor het zacht wordt en verdwijnt.

3e. *Het sluiten.*

Kies een koperen capsule, die juist om de buis past, en sluit verder met een droppel lak, die den rand van de capsule en ± 1 cM. van de buis bedekt, dit einde van het buisje hermetisch af.

Men moet er voor zorgen, dat het lak bij het aanbrengen het glas niet te veel verwarmt, daar anders de bedekkende laag in de buis kan smelten en het buisje daardoor onbruikbaar wordt.

Een veertigtal buisjes wordt in een middag gemakkelijk in orde gemaakt. Men krijgt spoedig de noodige handigheid om de massa de goede warmte, vloeibaarheid en kleur te geven.

---

1) Er is hieraan niet het minste gevaar verbonden, maar men kan ook een peer of bal van caoutchouc gebruiken.

De op deze wijze herstelde buisjes moeten op een plaats geborgen worden, niet te dicht bij een constante warmtebron, zooals de machines, en niet blootgesteld zijn aan zonnestralen. Bij een proef aan boord, genomen een paar weken na de bereiding, werden 2 buisjes gedurende 4 achtereenvolgende uren in een droogkamer geplaatst, waar een temperatuur was van 55°, zonder beschadigd te worden.

Een 2e procédé, dat echter langzamer gaat, bestaat in het gebruik van gom of lijm. Het 2e gedeelte, het kleuren, ondergaat dan eenige verandering.

Een zekere hoeveelheid gom of lijm zonder klonten of neerslag van deegachtige samenstelling vermengt men met eenige druppels van de nitraatoplossing en voegt daarna eenige grammen der chroomoplossing toe. Alles bij gewone temperatuur.

Evenals bij het vorige procédé moet men goed letten op de innige vermenging (roeren met het glazen staafje) en op de juiste kleur.

Wordt de massa te geel, dan voegt men een druppel nitraat toe, te donker, een druppel chromaat.

Het mengsel moet zeer gebonden zijn, echter niet al te veel opdat de massa, na in de buis gebracht te zijn, langzaam zakke. Voeg naar omstandigheden water of gom toe.

Bijzonder moet er op gelet worden dat er in de massa geen klonten of luchtbelletjes voorkomen; men verkrijgt dan een slecht resultaat.

Ook bij dit procédé plaatst men de buis, na het einde dat men in den mond neemt aseptisch gemaakt te hebben, in het porceleinen schaaltje en zuigt tot de massa 10 à 12 cM. in de buis stijgt, keert dan de buis om en plaatst ze vertikaal. Wanneer de massa goed van dikte is, zal het doorloopen in ± 10 minuten plaats hebben.

Heeft men grootere buizen, waarbij de passage in het algemeen te vlug gaat of wel is de massa een weinig te vloeibaar, dan kan men de beweging vertragen, door het boveneinde van de buis met een propje was af te sluiten.

De buis blijft, om de overvloedige kleurstof er uit te doen loopen, opgehangen en heeft in een goed geventileerde en droge plaats twee à drie dagen noodig om te drogen. Vooral aan boord gaat het drogen langzaam; het bevorderen van dit drogen door het plaatsen in een droogkamer of het verwarmen met een spiritusvlam is niet aan te raden, men stelt zich dan bloot aan onaangename verrassingen.

De buis is bijna droog na 48 uur. Aan het ondereinde bevindt zich dan meestal een hard propje, dat men met een speld en een weinig warm water verwijderen kan. Men onderzoekt daarna op het oog de doorzichtigheid, regelmatige kleur enz. en gaat over tot het sluiten. Dit geschiedt op dezelfde wijze als bij het 1e procédé, bij voorkeur neme men voor het einde waar

men de capsule aanbrengt het einde waarvan het propje verwijderd is, en dat het meest gekleurd is. Bij het aanbrengen van het lak behoeft men niet bang te zijn voor het smelten van de bedekkende laag in het inwendige van de buis.

Het 2e procédé is, zooals uit het bovenstaande blijkt, langzamer doch de buisjes op deze wijze hersteld blijven beter geconserveerd, zijn beter bestemd tegen de warmte en blijven langer bruikbaar, bovendien is het schoonmaken gemakkelijker wanneer men ze weer wil gebruiken.

Het is in elk geval wenschelijk de buisjes, of ze op de 1e of 2e wijze hersteld zijn, te bewaren vrij van warmte, vocht en licht; door het licht wordt de kleur donkerder en ziet men bij het gebruik de verkleuring minder goed.

BENADERING VAN GETIJCONSTANTEN.

Voor verschillende plaatsen in Ned. Oost-Indië zijn de getijconstanten berekend op het Meteorologisch en Magnetisch Observatorium te Batavia.

Uit de daarover in het Tijdschrift voor Ingenieurs uitgegeven studiën door Dr. v. d. Stok blijkt dat die berekening meestal geschiedde uit observaties loopende over minstens een jaar; in enkele gevallen, o.a. die voor Kotta Baroe Poeloe Laoet, uit waarnemingen over een korter tijdsverloop.

In den loop der opname van de Westkust van Celebes van Madjene tot Pare Pare bleek dat het verval in den tijd van het jaar dat met het werk een aanvang gemaakt werd, aanzienlijk geringer was dan op oude calques aangegeven werd.

De diagrammen der getijobservaties wezen op een sterk gemengd enkel- en dubbeldaagsch getij, zoodat het slechts door gissing mogelijk was een laagwaterspring aan te nemen, waartoe de loodingen gereduceerd zouden worden.

Aangezien eene dergelijke schatting bij mondingen van rivieren, betrekkelijk ondiepe vaarwaters enz. aanleiding kan geven tot hinderlijk onjuiste voorstellingen, heb ik getracht het toen aangenomen laagwaterspring door berekening te controleeren.

De daarbij gevolgde benaderingsmethode heeft mij zeer bevredigende resultaten gegeven.

De gevonden getijconstanten gaven drie maanden later, berekende getijlijnen, waarvan de tijden van hoog- en laagwater goed overeen kwamen met de geobserveerde, terwijl de peilschaalaanwijzingen geene grootere afwijkingen dan 2 decimeter vertoonden.

Aangezien uit eene enkele beproeving de bruikbaarheid der

wijze van werken geenszins te beoordeelen is, meen ik hierbij gebruik te moeten maken van de vergunning, mij welwillend verleend door den Kapitein-Luitenant ter zee J. M. PHAFF, hierbij op te merken, dat meerdere series waarnemingen met goed gevolg door Zijne Hoog Edel Gestrenge bewerkt werden.

Ik meen hieruit de conclusie te mogen trekken dat het wel mogelijk is getijconstanten te benaderen, voor hydrographische doeleinden voldoende nauwkeurig, uit getijobservaties over een kort tijdsverloop.

Bij de door mij gevolgde werkwijze is het minimum observaties twee series van veertien dagen met voldoende tusschenruimte, minstens drie weken genomen.

Die waarnemingen moeten zeer betrouwbaar zijn — uurobservaties in decimeters.

Ik trachtte deze observaties nog te corrigeeren voor hunne waarnemingsfouten door er diagrammen van te maken op voldoend groote schaal, waarbij men tevens eene goede contrôle krijgt op den waarnemer.

De getijlijnen van de aldus verkregen diagrammen wijzen op:

1º een zuiver dubbeldaagsch getij.
2º „ „ enkeldaagsch „
3º „ gemengd getij.

Alleen bij de beide laatste zal de bepaling van het laagwaterspring moeielijkheden opleveren.

Waar de bepaling der enkeldaagsche getijconstanten ter sprake komt bij het gemengde getij en alleen dit door mij persoonlijk bewerkt werd, meen ik hiermede te kunnen volstaan.

De voornaamste partiëele getijden in Oost-Indië zijn:

S_2 M_2 K_2 N K_1 O en P.

waarvan

S_2 M_2 K_1 en O wat hun invloed betreft van den 1sten rang,
K_2 N en P van den 2den rang.

Voornamelijk zal de bepaling van de eerste het doel zijn, [illegible] dunkt het [illegible] van belang [illegible] ook de andere te [illegible].

[illegible] wanneer de [illegible] en kan men [illegible] rang bepalen.

[illegible] het amplitude [illegible] aanzien- [illegible]

[illegible] werkwijze [illegible]

[illegible] mag [illegible] hydrographische [illegible] het werk [illegible]

[illegible] dat op

de horizontale rijen komen die van één dag gerekend van 0^u tot 23^u m. t.

In de verticale kolommen komen dus aanwijzingen, welke van dag tot dag op hetzelfde middelbaar uur geobserveerd zijn.

De gemiddelde waarde van iedere verticale kolom werd gezocht.

Uit deze z. g. uurgemiddelden over een tijdvak van 14 dagen zullen M_2, O en N gedeeltelijk geëlimineerd zijn.

Dit is een gevolg van de omstandigheid dat:

$$M_2 \text{ in } \frac{360}{24\text{-}3814992} = 14.8 \text{ dag}$$

$$O \;\;\text{,,}\;\; \frac{360}{25.3671456} = 14.2 \text{ dag}$$

$$N \;\;\text{,,}\;\; \frac{360}{39.4464896} = 9.6 \text{ dag}$$

360° in phase verandert.

Opgemerkt zij hierbij dat voornamelijk N nog zijn invloed zal doen gelden; meestal is echter het amplitudo van dit getij gering, zoodat die invloed van weinig belang zal zijn.

Den middelbaren middag van den 1sten dag als begin van tijdrekening aannemende en stellende:

Amplitudo van S_2	.... S_2	tijd van hoogwater op den 1sten dag	a°
idem	,, K_2 .... K_2	idem	b°
idem	,, K_1 .... K_1	idem	c°
idem	,, P .... P	idem	d°
idem	,, O .... O	idem	e°
idem	,, M_2 .... M_2	idem	f°
idem	,, N .... N	idem	g°

zal in de uurgemiddelde van kolom U-uur aangegeven zijn de afwijking van den gemiddelden waterstand veroorzaakt door:

$$S_2 \cos.(30\,U - a) + K_1 \cos.(15\,U - c + 7) + P \cos.(15\,U - d - 7) + K_2 \cos.(30\,U - b + 14) \;\ldots\ldots\ldots\; (1)$$

Op den middelsten dag van den waarnemingstijd zal de peilschaal namelijk aanwijzen op een gegeven oogenblik, de uurgemiddelde van dat moment, indien er geen M_2, O en N getijden waren.

Bij formule (1) is de verandering in doorgangstijd der fictieve sterren afgerond in volle graden en verwaarloosd de andere invloed van K_1 P en K_2 gedurende de eerste zeven dagen en de tweede, tengevolge van het ongelijk veranderen van den cosinus.

Overeenkomstig die te U^{uur}, bestaat de uurgemiddelde U + 12 uit:

$$S_2 \cos.(30\,U - a) - K_1 \cos.(15\,U - c + 7) - P \cos.(15\,U - d - 7) + K_2 \cos.(30\,U - b + 14) \;\ldots\ldots\ldots\ldots\; (2)$$

verwaarloozende de verandering der getijden op één zelfden dag.

(1) + (2) geeft

$$2\,S_2 \cos.(30\,U - a) + 2\,K_2 \cos.(30\,U - b + 14) \;\ldots\; (3)$$

Verloopen er nu m dagen tusschen het midden van het eerste tijdvak tot het tweede, dan bestaan de uurgemiddelden voor het laatste te U en U + 12 uur uit:

$$S_2 \cos.(30\,U - a) + K_1 \cos.(15\,U - c + 7 + m) + P \cos.(15\,U - d - 7 - m) + K_2 \cos.(30\,U - b + 14 + 2\,m) \quad \ldots\ldots (4)$$

en

$$S_2 \cos.(30\,U - a) - K_1 \cos.(15\,U - c + 7 + m) - P \cos.(15\,U - d - 7 - m) + K_2 \cos.(30\,U - b + 14 + 2\,m) \quad \ldots\ldots (5)$$

(4) + (5) geeft

$$2\,S_2 \cos.(30\,U - a) + 2\,K_2 \cos.(30\,U - b + 14 + 2\,m) \quad \ldots (6)$$

[illegible]

$$2\,K_2 \{\cos. [illegible] - \cos.(30\,U - b - 14 - 2\,m)\}$$ of

[illegible] (7)

[illegible] twaalf waarden [illegible]

[illegible]

Deze lijn moet voldoen aan de vergelijking y = (8), waarvan de constanten K_1, P, c en d te bepalen zijn o. a. door de bij de buigpunten behoorende waarden van y en U in (8) te substitueeren en de 4 vergelijkingen op te lossen.

Hebben c en d zoodanige waarde dat in verband met m,

$$\cos. (15\,U - c + 7 - {}^1/_2\,m) = \pm \cos. (15\,U - d - 7 - {}^1/_2\,m),$$

dan krijgt men blijkbaar voor de vergelijking

$$y = (4\,K_1 \pm 4\,P) \cos. {}^1/_2\,m \cos. (15\,U - c + 7 - {}^1/_2\,m)$$

en is het slechts mogelijk een samengesteld getij $K_1 - P$ te benaderen.

Afhankelijk van den relatieven stand der getijden, van hunne kappagetallen en m, zal eene afzonderlijke bepaling mogelijk zijn.

Indien het samengestelde getij $K_1 - P$ benaderd wordt, zal het alleen mogelijk zijn bij een klein amplitudo van P voor het kappagetal van $K_1 - P$ een goede waarde te vinden, d. w. z. eene waarde die in de practijk voldoende weergeeft den invloed der beide getijden gezamentlijk, gedurende het geheele jaar.

Omtrent de tot hiertoe beschouwde getijden kan dus gezegd worden, dat in geval van een korten waarnemingstijd als hierboven aangegeven, met veel kans op succes:

1e. benaderd kan worden een dubbeldaagsch getij $S_2 - K_2$ en een enkeldaagsch getij $K_1 - P$.

2e. onder gunstige omstandigheden eene voldoende benadering verkregen kan worden voor de afzonderlijke getijden S_2, K_2, K_1 en P.

3e. dat de mogelijkheid tot het sub 2 genoemde in het algemeen toeneemt met het aangroeien van m.

De overblijvende getijden M_2, O en N veranderen in beide tijdvakken 360° in phase; zoowel hun kappagetal als amplitudo kan door rangschikking gevonden worden.

De geheele theorie der rangschikking vindt men o.a. in Studie II van Dr. v. d. Stok en het komt mij overbodig voor deze over te nemen.

Men ziet uit de daarin uitgevoerde berekeningen, dat bij rangschikking volgens M_2, O of N de invloed dier getijden onderling gering is — in ieder geval te klein om bij eene benaderingsmethode in aanmerking te komen. Wat bij die rangschikking geschiedt komt op het volgende neer.

Men tracht zoodanige waarnemingen te vereenigen, waarbij het te bepalen getij in dezelfde phase verkeert en tevens uit hun gemiddelde de invloed der overige getijden geëlimineerd wordt.

Aangezien observaties juist op die oogenblikken moeielijk te verkrijgen zijn, vergenoegt men zich met de uurwaarnemingen. Deze worden in kolommen geplaatst, waarbij in eenzelfde kolom die, welke hoogstens 30° of 15° in phase verschillen respectievelijk voor dubbel- en enkeldaagsche getijden.

Uit de gemiddelde waarde van kolommen, samengesteld uit observaties gedurende het hierboven berekend aantal dagen,

is dan bij rangschikking volgens M_2, O of N de invloed der overige getijden voldoende geëlimineerd.

De te vinden kolom gemiddelden volgen wederom de sinusoïde en de constanten dier lijn bepaalde ik op overeenkomstige wijze als vroeger.

Is de snelheid van het getij n en plaatst men de waarneming te 0^u op den 1sten dag in kolom o (eerste), dan komt de waarneming te U^{uur} in kolom

$$\frac{Un}{15} \text{ of } \frac{Un}{30}$$

de observatie te U^{uur} op den p^{den} dag in kolom

$$\frac{Un + (p-1)\ s}{15} \text{ of } \frac{Un + (p-1)\ s}{30}$$

waarin s de verandering in den tijd van hoogwater per dag voorstelt.

De waarde van s en n vindt men o.a. in bovengenoemde werken.

Zooals blijkt zijn de te verrichten berekeningen enz. weinig tijdroovend; de bewerker krijgt uit den aard der zaak een overzicht over de waterbeweging beter dan door eenvoudige beschouwing van diagrammen of peilschaalwaarnemingen.

Van veel belang lijkt het me verder dat hij reeds tijdens de werkzaamheden zal kunnen beoordeelen in hoeverre de resultaten bevredigend zijn.

Het trekken der sinusoïde kan men aanzienlijk vergemakkelijken door voor elk getij op calqueerlinnen er eenige te construeeren met verschillende amplitudo's, terwijl voor de overige werkzaamheden milimeterpapier goede diensten bewijst.

De getijconstanten aldus benaderd werden gebezigd:

1e. tot bepaling van het laagwaterspring.

2e. tot leidraad bij de beschrijving der verticale waterbeweging.

Bij het eerste zal men rekening houden met de jaarlijksche en halfjaarlijksche getijden van omliggende plaatsen, welke voorkomen in de opgaven van het Magn. en Met. observatorium te Batavia, zoomede met meteorologische invloeden.

Deze getijden van langen duur hebben tengevolge eene verandering van den gemiddelden waterstand.

Die verandering werd merkbaar aan de peilschaalwaarnemingen gedurende beide tijdvakken; de invloed er van werd door mij verwijderd door eenvoudig alle waarnemingen gedurende het eene tijdvak met het verschil in waterstand met het andere te verminderen.

Mogelijk is het dat de goede resultaten bij de rangschikking te danken zijn juist aan den korten waarnemingstijd met veel observaties. Heeft men b.v. M_2 getij bepaald uit een jaarserie met drie waarnemingen per dag, dan is het amplitudo sterk aangedaan door de getijden van langen duur. Zijn deze volkomen nauwkeurig bekend, dan kan er juist voor gecorrigeerd

worden, doch onregelmatige toestanden (en die zijn er meestal voldoende door meteorologische invloeden) moeten buiten rekening blijven. In den loop van veertien dagen zal men van dat alles geen of weinig last hebben.

De vaststelling van de peilschaalaanwijzing bij het aan te nemen L. W. S. zal wel geene nadere toelichting behoeven.

De beschrijving der getijden buiten den waarnemingstijd zal natuurlijk steeds onder voorbehoud dienen te geschieden.

EEFTINCK.

DE NOODZAKELIJKHEID VOOR DE INLANDSCHE SCHEEPS-ONDEROFFICIEREN OM NEDERLANDSCH TE LEEREN.

In de dagbladen stond dat met Juli a.s. de leergang in de Maleische Taal aan het Koninklijk Instituut van de Marine zal komen te vervallen.

Binnen weinige jaren zullen dus zeeofficieren aan boord van de oorlogsschepen in Nederlandsch Oost-Indië komen zonder eenig begrip van *de* taal van de opvarende Inlandsche schepelingen en na *nog* een zeker tijdsverloop zullen er commandanten van schepen zijn, die om de belangen en wenschen van hunne Inlandsche ondergeschikten te kunnen behartigen, steeds een tolk zullen noodig hebben.

Als van zelf dringt zich dus op den voorgrond dat — nu het nog tijd is — den mandoers en djoeroemoedies gelegenheid moet worden gegeven het Nederlandsch behoorlijk te leeren, wat zeker op onze oorlogsschepen met een meestal overwegend Europeesche bemanning, geen bezwaar kan hebben.

Waar door het aanleeren van onze taal zeer zeker de banden tusschen het Europeesch en Inlandsch personeel nauwer zullen worden toegehaald, zullen de laatsten ook meer voor Nederland zelf gaan voelen, zullen zij in de burgermaatschappij teruggekeerd een heilzamen invloed uitoefenen op hunne omgeving, en zullen de twee hoofdbedoelingen van het Algemeen Nederlandsch Verbond: „Handhaving en verbreiding van de Nederlandsche taal en behartiging der belangen van den Nederlandschen stam” zeer worden gebaat.

Zouden er geen zeeofficieren zijn die er eens een proef mede zouden willen nemen?

's Hage, Juni 1903. J. A. VAN DER STAR.

UIT DE PERS.

[illegible] „Vaderland" van 28 en 29 Mei 1908.

[illegible] Marinematrozen. (Ingez.) — In den [illegible] artikelen verschenen over boven-[illegible] maar de stijl van het eerst ingezonden [illegible] „Handelsblad" goed was en de toon warm, kon [illegible] menigeen, die niet geheel op [illegible] marine, zich door den inhoud [illegible]. Maar een warm hoofd en een warm hart zijn [illegible] iets degelijks tot stand te brengen. [illegible] strekken, voor den chirurg, [illegible] voor den organisateur, die als [illegible] de eerste plaats noodig een koel [illegible] dat enkele schrijvers over [illegible] te weinig hun verstand [illegible]

[illegible] marinematroos wordt immoreel [illegible] alle dienstverband afkeuren? [illegible] noodig. Beweert men, dat dit [illegible] tijdperk van 14 jaar om-[illegible] wisselen. Maar dan [illegible] tusschen het moreele [illegible] is bijv. een verbintenis van [illegible] niet immoreel? Kunnen [illegible] het leven van den matroos [illegible] zelfs de laatstgenoemde [illegible] „immoreel" doen noemen? De [illegible] niet af van den duur. [illegible] van de nadere voorwaarden. [illegible] wordt

[illegible] jeugdigen leeftijd, waarop door [illegible] wordt, maar is dit [illegible] zaak ingaat, zal het [illegible] immoraliteit, getoetst aan [illegible]

[illegible] noodig, dat door hem [illegible] Of men [illegible]

boord van een oorlogsschip blijft voor den oningewijde een mysterie. Van iedere andere betrekking aan den wal kan men zich een voorstelling maken, de werkelijkheid vrijwel nabij komende. Niet alzoo van het leven, dat den mensch bij de marine wacht. Men kan zich bezwaarlijk indenken in een toestand, waarbij zijn woning zoowel in horizontale als in verticale beweging geraakt, waarbij men geen afgesloten ruimte bezit om zich af te zonderen en zich zelf te zijn, waarbij men na gedanen arbeid nooit geheel vrij is, waarbij men niet zijn eigen voeding kan bepalen, noch zelf zijn kleeding kan kiezen in verband met de weersgesteldheid, waarbij men naar believen niet kan gaan wandelen om verstrooiing te zoeken, waarbij men dag in dag uit, van den ochtend tot den avond aan bepalingen van orde en tucht onderworpen is, en nagenoeg steeds in dezelfde omgeving blijft, terwijl men die omgeving niet zelf kan uitkiezen en waarbij men ten overvloede de weldadige macht der vrouw moet missen.

Welke invloeden een dergelijk leven op ons zal uitoefenen, kan niemand van te voren weten.

De Staat wenscht nu gelukkige dienaren te kweeken en heeft, rekening houdende met het vorenstaande, zijn toekomstig materiaal voor de vloot jong ingelijfd, ten einde dit een opvoeding te geven, strookende met de diensten, die van den lateren marinematroos zullen worden gevergd, en met de levensomstandigheden, waaraan hij onderworpen zal zijn.

Op den leeftijd van 14 jaar is het gemoed zeer vatbaar voor indrukken en nog zacht als was om te kunnen worden gekneed. Er bestaat dus alle kans, dat bij een oordeelkundige opleiding de marinematroos zich later gelukkig zal gevoelen en met opgewektheid zijn plicht zal vervullen. Iedere betrekking heeft haar schaduwzijde en men leert deze eerst recht kennen, indien men zelf in die positie geplaatst is. De mensch is wispelturig van natuur en zal allicht vermeenen, dat een ander in een aangenamer werkkring geplaatst is dan hij.

Zielverkooperij kan deze verbintenis bij kalm nadenken nooit genoemd worden, omdat men zich niet voor zijn leven verbindt en de leeftijd van ± 28 jaar (bij het einde van het dienstverband bereikt) geen ouderdom is, waarop men niet meer een andere carrière zou kunnen beginnen.

Is het verkeerd geredeneerd door den Staat, dat hij den jongeling niet te spoedig in de gelegenheid stelt een andere maatschappelijke richting in te slaan? Zou dit wel in zijn belang zijn? De minder ontwikkelde mensch handelt veelal onder den invloed eener spontane opwelling en hoe jeugdiger men is, hoe roekeloozer men zijn toekomst op het spel zal zetten. Van een man van 28 jaar kan verwacht worden, dat hij niet alleen het minder gunstige, doch ook het goede aan zijn positie verbonden heeft ondervonden en dit in de weegschaal heeft kunnen leggen tegenover zoo menige andere betrekking, die hij zich wel gedroomd heeft. Maakt men het dienstverband veel korter, dan

zal er veel minder gelegenheid bestaan om van het zoet en zuur beide te proeven. Men kan in den aanvang zijner carrière door toevallige omstandigheden uitsluitend wrange vruchten eten, men kan het ook treffen, doordien bijzonder zoete, saprijke vruchten zijn deel zijn. Alleen een eenigszins lang dienstverband opent de mogelijkheid, dat de betrokken persoon zich een zuiver beeld kan vormen van de toekomst. De politiek gluurt natuurlijk hierbij eveneens om den hoek en het is den Staat o. i. niet euvel te duiden, dat hij, na een opleiding aan een individu gegeven te hebben, zich een rente waarborgt van de moeite, de zorgen en het kapitaal, die in dezen persoon gestoken zijn. De voorwaarden waartoe de Staat zich verbindt, zijn verre van ongunstig voor den individu.

De knapen van 14 jaar worden, dank zij de krachtige voeding en het gezonde, zorgelooze leven, stevige jongelingen. Orde, zindelijkheid en netheid wordt hun geleerd, voor het moreel wordt gewaakt en het intellect wordt ontwikkeld. De jongens komen in den regel uit de minder gegoede klassen der maatschappij voort. Zij zijn vóór hun komst bij de marine meestentijds slecht gevoed en gekleed, en wat ruimte en logies betreft, zijn zij niet verwend. Menigeen komt uit een minder verheffende atmosfeer van eigen tehuis in de hooger staande samenleving bij de marine. De reizen, welke de matrozen maken, geven hun gelegenheid hun blik te verruimen, want bijna steeds kunnen zij gaan passagieren. Veel geld is hiertoe niet noodig, want het mag overbodig genoemd worden aan den wal te overnachten. Bij een wandeling kan men uitrusten in een café en men behoeft daarom nog niet grof geld te verteren. Het van boord gaan en aan boord terugkeeren kan geschieden door middel van sloepen van het schip waarop men dient en kost dus niets. De kennis van een vreemde taal is geen vereischte om zich gepast te vermaken; dit leerde de ondervinding reeds meermalen. Janmaat amuseert zich in het buitenland in den regel best, ten minste als hij geen kniesoor is.

Indien de diensttijd verstreken is, staat de marinematroos dan werkelijk zoo onbeholpen in de groote maatschappij te kijken, als men dit wel doet voorkomen? O.I. is hij dan nog een zeer gewild individu. Het langere dienstverband stelt wederom in staat een meer afgerond mensch te leveren. De marinematroos kan zich bekwamen als kok, hofmeester, bakker, kladschilder, timmerman, smid, stoker en zelfs als slager en kruidenier. Hij kan het daarin zoover brengen, dat hij aan wal in die qualiteiten bruikbaar is. Alleen voor het metselen en tuinieren vindt hij geen gelegenheid. Al naarmate hij langer bij de marine gediend heeft, en zich goed heeft toegelegd, kan hij ook meer geschikt zijn voor een dier betrekkingen. Hij is verder bruikbaar als conducteur bij een spoor- of tramway-maatschappij, bij de brandweer, als glazenwasscher, bij de politie, bij [illegible], als vertrouwd looper voor kantoren, bij stoomvaartmaatschappijen, bij zee- of zeilvereenigingen, enz.

In de burgermaatschappij heeft men gaarne gewezen marinemannen, omdat dezen aan boord in de nauwe samenleving met individuen van zeer uiteenloopenden aard en karakter hebben geleerd hun tact te ontwikkelen en hun karakter te vormen. Zijn deze candidaten naar een walpositie dan oppassende, ordelievende menschen, dan is hun toekomst ook aan den wal verzekerd.

Bijna bij iedere betrekking van den Staat of van een groote onderneming, waar men de risico niet kan en niet mag loopen van eensklaps beroofd te zijn van verscheidene dienaren, bestaat een stilzwijgend contract. Want men erlangt eerst recht op pensioen na een zeker aantal jaren dienst en dit aantal jaren is niet gering genomen, ten einde te trachten de personen te binden. Iemand, die voor den voor pensioen bepaalden tijd zijn positie verlaat, verbeurt het pensioen, en een verstandig man zal dit niet zonder ernstige overweging doen. Men weet wat men heeft, en niet wat men krijgt. De minder ontwikkelde zal eerder geneigd zijn met warm hoofd in een „chagrijnige bui" den dienst te verlaten en de Staat heeft nu zijn maatregelen genomen dat de betrokkene niet spoedig moedwillig zijn toekomst vernietigt. Dat is de Staatszorg, welke waakt voor de dienaren van den Staat, waaraan de uiterste linkerzijde der Kamer ongetwijfeld haar volle adhaesie zal schenken.

Misleiding van den marinematroos, die jeugdig zijn contract teekende, heeft er niet plaats. De Staat komt minutieus zijn verplichtingen na en geeft meer dan de contractant ter andere zijde bij de sluiting van het contract verwachten kon, want zoowel de levensomstandigheden aan boord, als de vigeerende wetten en voorschriften worden voor het mindere marinepersoneel voortdurend gunstiger.

De marinematroos heeft bij rijp nadenken veel reden tot tevredenheid. Te wenschen blijft er steeds over, en dit zal wel steeds zoo zijn. Maar het schijnt wel of tegenwoordig het nuchtere gezonde verstand, waarvoor onze voorvaderen eertijds zoo bekend waren, zoek is. De marine heeft noodig flinke jongens, met een sterk gestel, een opgeruimden aard en bezield met een gezond idealisme, jongens die met oud-Hollandsche volharding hun doel pogen te bereiken.

II.

Men geeft als verbeteringen aan om te trachten onze marinematrozen uit de zeemilitie te recruteeren en wel speciaal uit het gedeelte voortgekomen uit de visschers- en binnenschippersbevolking. Hoog worden in dit verband geroemd hun marine-eigenschappen. Niet zonder verwondering werd hiervan door ons kennis genomen, want gedurende onzen diensttijd bleken meermalen vele zeeofficieren ons gevoelen te deelen, dat over het algemeen dit „prachtig menschen-materiaal" verstandelijk te weinig ontwikkeld is en in den regel een te soezigen aard bezit om er een geschikt oorlogsmatroos van te vormen. De

zeemiliciens, die aan boord van een oorlogsschip het beste voldoen, zijn doorgaans zij, die het timmervak beoefend hebben. De huidige marinematroos moet zijn een handig, zelfstandig, denkend wezen. In den visscher-zeemilicien zit geen teekening, geen losheid, geen voortvarendheid, geen energie. Hij denkt langzaam, beweegt zich langzaam, maar . . . eet vlug. En om deze laatste eigenschap alleen, zal men hem toch niet verkiezen boven onzen Janmaat, die in alle andere opzichten meer bruikbaar is.

Bovendien hebben de zeemiliciens allen reeds een of ander vak beoefend, er is een zekere „draai", een vorm in gekomen, die er moeilijk uit te krijgen is. Het vervormen van een mensch gaat lastiger, naarmate deze ouder is.

Voor het leven aan boord van een oorlogsschip is verder noodig een sterk ontwikkeld gemeenschapsgevoel; men zal zich moeten kunnen aanpassen aan verschillende eigenaardig moeielijke omstandigheden. Men behoort niet alleen lenig te zijn in zijn gewrichten, doch ook lenig in zijn doen en laten. Ook in deze eigenschappen munten de zeemiliciens doorgaans nu juist niet uit.

Men stelle zich van dat aanmelden der zeemiliciens voor een vrijwillige verbintenis toch vooral geen wedloop voor. Eenige jaren geleden dienden wij op een monitor en spraken toen veelvuldig met de daar aan boord geplaatste miliciens, ten einde van hen te vernemen, hoe zij wel over de marine dachten, en bijna zonder uitzondering gaven zij ons het bescheid, dat wij ook van den beste hunner ontvingen op de vraag of hij niet bij de marine wilde teekenen. De bedoelde zeemilicien was matroos bij de koopvaardij op de groote vaart en stuurde zelfs dien monitor, die wel een draaitol geleek, voorbeeldig. Hij deed steeds met groote opgewektheid en ambitie zijn dienst, had zelfs inwendig schik als de schipper, de chef der equipage in zijn eigenaardige woordenkeus de fiolen van zijn toorn over hem uitstortte, was vlug zoowel van begrip als in zijn werk, in één woord, het zou een zeer gewaardeerd marinematroos geweest zijn, en om die reden deden wij hem de bedoelde vraag. Hij antwoordde: „Neen, mijnheer, daar moet ik niets van hebben, „ik ga liever naar de koopvaardij terug, daar kan ik aan boord „rooken als ik wil, ik heb mijn eigen potje bij den kok, ik „draag het tenue dat mij lijkt, ik ben veel vrijer. Als ik op „een oorlogsschip op het dek spuw, hoor ik dadelijk het noodige, „en zoo is het met meer zaken, ik zou je bedanken!" En toen wij hem onder het oog brachten, dat hij bij afmonstering, bij langdurige ziekte, bij invaliditeit of als de oude dag kwam vrijwel voor den dijk zou staan, kregen wij met een luchtig schouderophalen en een vroolijken onbezorgden lach ten antwoord: „Nou, mijnheer, die dan leeft dan zorgt; aan die dingen denk ik nog niet". Toch was dit een flinke verstandige jongen, die uit een degelijk gezin voortkwam, maar in hem was reeds die „draai", dien wij boven bedoelden en die in elken flinken

jongen te vinden zal zijn, die zich reeds met lust op het vak zijner keuze heeft toegelegd. Bij deze klasse der maatschappij toch kiest men zich ongeveer op zijn 14de jaar een zekere levensrichting.

Het goede element der zeemiliciens zou de marine naar ons gevoelen niet krijgen, en de slechten — nu die kunnen wij missen.

Bij de keuze der zeeofficieren staan wij op een ander standpunt, men moet dit wel uit elkaar houden. De jongelieden, die gymnasium of H. B. S. hebben afgeloopen, beginnen eerst daarna met de zoogenaamde vakstudie. De vakstudie moet o. i. aansluiten aan het gebied, waar de opleiding tot algemeene ontwikkeling ophoudt. Dit laatste punt is nu verschillend voor de 1e en 2e groep der door den Minister van Binnenlandsche Zaken bedoelde categorieën menschen in de Mem. v. Toel. op het onlangs door hem ingediende wetsontwerp tot wijziging en aanvulling der wet op het Hooger Onderwijs. Het is dus zeer logisch in dit verband, dat de aanstaande marinematroos op 14-jarigen leeftijd zijn vakstudie in die richting aanvangt. Zij, die reeds in een vak zijn opgeleid, moeten zoo mogelijk in dat vak door blijven werken, ten einde zich meer en meer daarin te bekwamen. Een onderbreking van deze richting is verkeerd en is nu eenmaal een noodzakelijk kwaad van de militie. Die oefeningstijd wordt om die reden zoo kort mogelijk genomen.

Doch indien de Staat in de hand ging werken door een of ander lokaas, dat ambachtslieden voor een tijdperk van 5 jaar bij de marine gingen dienen, dan zou hiermede de ambachtsstand of welke andere stand uit zijn verband gerukt kunnen worden. De Staat heeft er belang bij, dat de ingezetenen rustig aan hun arbeid blijven en wel aan denzelfden arbeid, opdat die arbeid langzamerhand de volkomenheid meer nabij zal komen en de individuen hierdoor tot hoogere welvaart geraken.

Uit een technisch maritiem oogpunt wil het ons ook minder aanbevelenswaardig toeschijnen om miliciens slechts voor 5 jaar aan te nemen. Die tijdsduur is te kort om het leven in de marine te kunnen beoordeelen, gelijk wij reeds uiteengezet hebben, want men moet rekenen, dat er een 3-jarige Indische torn tusschen komt. Bovendien eischt een opleiding tot goed kanonnier, torpedist, seiner allicht ongeveer 2 jaar, al moge dan ook de officieele opleiding na één jaar geëindigd zijn. Die menschen zouden de helft van hun diensttijd als leerling doorbrengen, hetgeen een opgewekte plichtsvervulling in den weg zou staan.

Een verbintenis van 5 jaar neemt ook tevens weg den prikkel naar hooger. Er zal met minder toewijding, met minder hart gediend worden, dan wanneer men weet dat nog ettelijke jaren aan boord zullen worden doorgebracht. Men zal zich niet zoo spoedig neerleggen bij eigenaardige marine-toestanden, en het is bijna niet de moeite waard om zich voor zulk een korten

tijd hieraan te accommodeeren. De lieden zouden zich in dat korte tijdperk ongelukkiger gevoelen dan thans. De oorlogsschepen werden nog meer passantenhuizen en de marine zou er niet beter op worden. Het blijft toch voor eenige onderneming een ideale toestand, indien men dezelfde werklieden kan behouden, die onder elkaar en met de patroons een band vormen, zich ten doel stellende de onderneming naar hun beste krachten tot verhoogden bloei te brengen. Voor een dergelijke toepassing zou practisch geen plaats zijn bij een recruteeringssysteem met een 5-jarige verbintenis.

„Ten overvloede vermeenen wij er op te moeten wijzen, dat indien men al er in mocht slagen jaarlijks het vereischte getal matrozen uit de zeemilitie te recruteeren, de lichtingen, waaruit bedoelde miliciens-matroos betrokken worden niet meer voltallig blijven en deze derhalve met hetzelfde aantal miliciens dienen te worden vermeerderd. Het schijnt ons toe dat dit bezwaar, een noodzakelijk gevolg van de eventueel aan te nemen nieuwe wijze van recruteering, te licht is geteld."

Uit het bovenstaande moge blijken, dat wij het bestaande recruteeringssysteem uit een paedagogisch, een staathuishoudkundig en uit een maritiem oogpunt niet kunnen veroordeelen, integendeel dit verkiezen boven het voorgestelde.

Het wil ons voorkomen, dat men bij nacht de paden van dit systeem bewandeld heeft en daardoor geen oog heeft kunnen hebben voor de bloemen, die te zien waren, slechts onkruid heeft men meenen te herkennen.

Dat de geest onder het minder personeel over het algemeen minder goed is, geven wij nog niet zoo geheel toe. Ook hierbij moet men trachten meer in de diepte door te dringen.

Er bestaat tegenwoordig in de marine een strooming, welke de ontevredenheid tracht op te wekken van het minder personeel tegen wetten en bepalingen op hen betrekking hebbende. Deze strooming wordt gevoed door de verkondigers van het „evangelie van ontevredenheid", ook in de burgermaatschappij welbekend. Wanneer men nu twee stroomen ziet, waarvan de een is helder en de ander vol modder, dan zal bij kruising dier twee noodwendig de eerstbedoelde aan de oppervlakte evenzoo modder vertoonen, doch beide stroomen vervolgen hun eigen weg, de modder in den overigens helderen stroom zal weldra verdwijnen en het water ziet helder als voorheen.

De elementen, die ongeschikt blijken voor het scheepsleven, doen beter aan den wal een positie te zoeken en indien zij bij voortduring de orde trachten te verstoren, moet men hen verwijderen. Dit is voor hen en voor de marine het beste. Met strafoplegging komt men dan niet verder.

Wij zullen de laatsten zijn, die beweren willen, dat in de marine alles couleur de rose is. Veel is nog voor verbetering vatbaar, zooals trouwens alles in de wereld, en er is natuurlijk

het een en ander, waarover met eenig recht geklaagd kan worden.

Ontbreekt er bij een groot gedeelte der marine-schepelingen de noodige opgewektheid, dan moet de schuld voornamelijk gezocht worden in de eerste opleidingen. Het is o. i. volkomen waar, dat de jeugdige matroos als nauwelijks de opleiding is afgeloopen, oude-mannetjes-allures heeft. Dat hij spoedig moppert, alsof hij verwend was. Dat zijn gang niet jeugdig veerkrachtig is, dat zijn oogen niet open en helder rondblikken, doch eerder dof zijn. Maar dit kan toch niet in trouwe geweten worden aan het dienstverband! Dit kan niet anders liggen dan in de wijze van opleiding, waaraan iets schijnt te haperen. Wij begrijpen volkomen, dat waar de opleiders zijn voornamelijk korporaals of sergeanten, het zeer bezwaarlijk is geschikte paedagogen onder hen aan te treffen, maar toch de opleiding dient o. i. herzien te worden. Van een jongen van 14 jaar moet door oordeelkundige opvoeding een gezonde, levenslustige, veerkrachtige jongeling kunnen groeien, te meer daar hij geen zorgen behoeft te hebben. En als later kommer, zorgen of leed zijn deel mochten worden, dan ga hij slechts het zeegat uit om al dat leed op de golven van den oceaan te werpen, die dan zorgen, dat het al wiegende van de eene golf op de andere spoedig verdwijnt. Ook dit heeft het zeemansleven voor. Dat heeft de heer ISRAËLS in zijn stuk in het „Handelsblad" o. i. zeer juist begrepen, toen hij aanraadde de schepen te laten varen met een bestemmingsplaats als doel, reizen te doen maken en niet maanden achtereen met de plank aan den wal te liggen.

Niet alleen die eerste opleiding, maar ook de latere opleidingen geven reden tot klagen. Het was het systeem door den toenmaligen schout-bij-nacht C. TEN BOSCH ontworpen en waarmede de Kamer destijds zoo groote instemming betuigd heeft, dat voor vele minderen hoogst onvoordeelig was. Waarom een leeftijdsgrens gesteld voor de toelating tot een opleiding als maatstaf van geschiktheid? Hangt de geschiktheid niet geheel van den individu af? Vooral bij het zeevolk, dat aan veel slijtage onderhevig is, zal de een nog betrekkelijk jong zijn, als een ander van gelijken leeftijd versleten is.

Voorts komt het billijk voor, dat de hoogste rang, welke voor den mindere in alle marine-qualiteiten bereikbaar is, de adjudant-onderofficiersrang wordt. Een ieder is noodig aan boord, hij zij kok of torpedist, en een ieder kan in zijn richting een phoenix zijn.

Eindelijk zou men de opgewektheid en de hoop er in kunnen houden bij hen, die zich minder gelukkig gevoelen in de marine, zooals dit in alle vakken wel voorkomt, door het capitulantenstelsel in te voeren, waarbij niet alleen aan gepensioneerden of afgekeurden voor den dienst, doch tevens aan hen die met een g o e d paspoort den dienst verlaten, een walbetrekking in uitzicht wordt gesteld.

Indien men ten slotte het leven aan boord voor de menschen

zoo aangenaam mogelijk tracht te maken, in verband met de belangen van orde en tucht, waaraan noodwendig streng de hand moet worden gehouden, dan zal er geen billijke reden meer bestaan tot mopperen. Meerderen zullen meeleven met de minderen en gelijk is voorgeschreven hun belangen behartigen, als waren deze de hunne. De behandeling van den marinematroos aan boord is niet slecht, hij wordt eerder verwend. Vandaar dat particuliere stoomvaartmaatschappijen thans niet gaarne gewezen marine-mannen aannemen. Een chef van een groote Spoorweg-Mij. in ons land deelde ons nog onlangs mede, dat die lieden rechtstreeks van de marine komende, onbruikbaar zijn, omdat zij te veel noten op hun zang hebben, te gauw op hun teenen getrapt, te heerig, te onhandelbaar waren. „Ja, werd ons gezegd, als zij eerst een paar „keer uit een walbetrekking zijn weggejaagd, als zij den honger „gekend hebben en zij melden zich dan bij ons aan voor een „positie, dan zijn zij goed en zeer bruikbaar, want dan hebben „zij leergeld betaald — vóór dien tijd zijn zij nog te verwend."

Men ziet wat er overblijft van die door sommigen hoog opgegeven slechte behandeling aan boord.

Een enquête-commissie te benoemen om den toestand van het marinepersoneel te onderzoeken, gelijk „De Maasbode" oppert, komt ons overbodig voor.

Wanneer men den weg inslaat, hierboven uiteengezet, zal een meer tevreden toestand vanzelf kunnen intreden. Aan den huidigen Minister van Marine, die steeds een warm hart toonde te bezitten, waar het verbeteringen betrof voor het welzijn van het personeel, kan het veilig overgelaten worden de vereischte wijzigingen te doen uitvoeren.

Vooral een gezond idealisme moet bij den jongen worden aangekweekt. Gezonde lieden zullen dan een opgewekte levensbeschouwing hebben en blijmoedig hun plicht vervullen, en waar de hemel wolken vertoont, daar zullen zij zich reeds verheugen op de frissche bries, die deze uiteen zal waaien, of wel zij zullen hoop voeden bij het ontdekken van een enkele zichtbare ster, die hun het voorteeken is van den aanstaanden helderen hemel.

C.

KORTE MEDEDEELINGEN.

Bewegingen der Ned. schepen.

Hr. Ms. „**Sommelsdijk**", onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee J. W. TERMIJTELEN, werd den 13den Mei te Hellevoetsluis buiten dienst gesteld.

Hr. Ms. „**Zeehond**" werd den 16den Mei te Willemsoord in dienst gesteld onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee J. W. TERMIJTELEN.

Hr. Ms. torpedobooten „**Python**" en „**Minotaurus**" werden den 16den Mei te Willemsoord in dienst gesteld, respectievelijk onder bevel van de luitenants ter zee 1ste klasse C. W. DE VISSER en J. C. BENTZ VAN DEN BERG.

Hr. Ms. „**Koningin Wilhelmina der Nederlanden**", onder bevel van den kapitein-ter-zee J. D. HEYNING, vertoefde van 12—21 Mei te Lissabon en van 29 Mei—11 Juni te Funchal en kwam den 25en Juni te Nieuwediep binnen.

Hr. Ms. „**Nautilus**", onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee R. REINDERS, vertoefde van 16—23 Mei te Funchal en van 3— Juni te Las Palmas.

De kanonneerbooten „**Balder**", „**Bulgia**", „**Dufa**" en „**Wodan**" hielden van 28 Mei—18 Juni gezamenlijke oefeningen in de directie Willemsoord, ter beproeving van het manoeuvreerboek.

Hr. Ms. „**Dolfijn**", onder bevel van den luitenant ter zee 1ste klasse A. GELDERMAN, werd den 23sten Mei te Willemsoord buiten dienst gesteld.

Voor oefeningstochten met de adelborsten 2e klasse 2e afd., werden den 26sten Mei Hr. Ms. „**Urania**", onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee H. HERMAN, en den 9den Juni Hr. Ms. „**Ever**", onder bevel van den luitenant ter zee 1e klasse J. W. v. AALST, in dienst gesteld.

Hr. Ms. „**Neptunus**", onder bevel van den kapitein-ter-zee J. CARDINAAL, wordt den 14den Juli te Willemsoord buiten dienst gesteld.

Aanbouw.

Nederland.

Den 2den Mei is op 's Rijks Marinewerf te Amsterdam de kiel gelegd voor het **4e pantserschip**, type „Koningin Regentes."

Lengte over alles 100.8 M., grootste breedte 15.2 M., diepgang toegeladen 5.7 M., waterverplaatsing 5295 ton.

Amerika.

Den 3den Juni zijn de inschrijvingen gesloten voor de drie nieuwe pantserschepen van 16000 ton, de „**Vermont**", de „**Minnesota**" en de „**Kansas**". Deze schepen zullen veel overeenkomst hebben met de „Connecticut" en de „Louisiana". De plannen bevatten de volgende gegevens: lengte op de waterlijn 137 M., breedte 23 M., gr. diepgang 8.17 M., kolenvoorraad 2200 ton, 16500 I.P.K., snelheid 18 mijl. De bewapening zal bestaan uit 4 kanonnen van 30.5 cM., 8 van 20.5 cM., 12 van 18 cM., 20 van 7.5 cM., 12 van 4.7 cM. en 6 van 3.7 cM. De kanonnen van 30.5 cM. en van 20.5 cM. worden paarsgewijze opgesteld in electrisch gedreven elliptische torens; die van 18 cM. in kazematten. De hoogte van het gordelpantser is 2.8 M., de dikte in het midden 23 cM., voor en achter 10 cM., commandotoren 23 cM. De bemanning zal bestaan uit 42 officieren en 813 man.

(„Schiffbau").

Aan het departement van marine is men bezig, plannen te maken voor de aanschaffing van scouts, waarvan admiraal Dewey en de General Board groote voorstanders zijn. Zij moeten zoo snel mogelijk kunnen loopen en een zoo groot mogelijke kolenberging hebben. Betreffende de bewapening loopen de opinies uiteen; sommigen willen zwaardere artillerie, om de aviso's ook in het gevecht te kunnen gebruiken, anderen willen de scouts slechts zooveel bewapening geven, dat zij torpedobooten kunnen afslaan. Voorloopig neemt men als algemeene eischen aan ongeveer 3000 ton waterverplaatsing en 26—27 mijl snelheid.

(„Rundschau").

Duitschland.

Op de Schichau-werf te Elbing is de eerste voor China bestemde **rivierkanonneerboot** met goed gevolg te water gelaten, maar werd nog niet gedoopt, daar het vaartuig uit elkander genomen, naar Oost-Azië wordt overgevoerd en eerst daar in elkaar gezet wordt. Het schip krijgt zijn naam, wanneer het gereed is zijn diensten als oorlogsschip te beginnen.

(„Schiffbau").

Bij de beproevingen met op de Germania-werf gebouwde torpedobooten is het noodzakelijk gebleken, alle vaartuigen te versterken. Bij eenigen is men reeds begonnen; het is de vraag of deze versterking niet op de vaartsnelheid van invloed zal zijn.

(„Schiffbau").

Engeland.

Op de Pembroke Dockyard zal een **nieuwe kruiser** worden

gebouwd van 146.3 M. lang, 22.4 M. breed en met een gemiddelden diepgang van 8.2 M. De waterverplaatsing is 13 550 ton. Twee schroeven met machines die 23 500 I.P.K. moeten ontwikkelen, zullen het schip 22—23 mijl snelheid geven.

De bewapening zal bestaan uit zes kanonnen van 22.5 cM., 10 van 15 cM., 28 lichte snelvurende kanonnen en 3 onder-waterlanceerinrichtingen. De kosten zullen ruim 11 millioen gulden bedragen.

(„Engineering").

Japan.

Drie pantserschepen type „**King Edward VII**", van 16 000 ton, 18 000 I.P.K. en met een snelheid van 18 1/4 mijl zijn in Engeland besteld; in het volgende jaar zullen in Japan op stapel worden gezet 3 beschermde kruisers van 11 000 ton en 22.5 mijl snelheid en 2 beschermde kruisers van 5000 ton.

(„Le Yacht").

Oostenrijk.

De kruiser 1e kl. **E** zal in October van stapel loopen.

De pantserschepen **A** en **B** van 10 600 ton zullen respectievelijk in het voorjaar en in het najaar van 1904 van stapel loopen, terwijl het pantserschip C nog dit jaar gereed zal komen, zoodat de uit drie pantserschepen bestaande divisie op zijn vroegst einde 1905 gereed zal zijn voor den dienst.

(„Le Yacht").

Rusland.

Het ministerie van Marine heeft den bouw bevolen van 2 **pantserschepen** van 12000 ton voor de Zwarte-Zeevloot, die op stapel gezet zullen worden op de staatswerven van Nikolajeff en Sebastopol. De machines worden door particuliere werven geleverd. Tegelijkertijd is voor dezelfde vloot de bouw bevolen van drie torpedobootjagers van 350 ton en 26 mijl snelheid, type „Zavidin en Zavietin".

(„Rundschau").

20 **kanonneerbooten** met stoomturbines worden besteld voor de Amoer-rivier, ter bescherming van de Russische grens aldaar.

(„Le Yacht").

Een bijzondere commissie van marine-autoriteiten, die de vraag behandeld heeft, welk type van oorlogsschepen het best geschikt is voor de Russische marine, heeft haar rapport uitgebracht bij het ministerie van marine. De twee voornaamste conclusies, waartoe men kwam zijn, dat geen kruisers meer zullen worden aangebouwd van de 3000- en 6000-ton-klasse en daarboven, maar in plaats van die schepen, **pantserschepen** van 6000 ton en daarboven, die zwaar bewapend en gepantserd zullen zijn en een zoo groot mogelijke snelheid zullen hebben. Verder wordt er groot vertrouwen gesteld in torpedobooten.

(„Army and Navy Journal").

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Bewapening.	Vaart.	Bemanning.	Bijzonderheden.
[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	4 à 30,5 cM.; 14 à 15 cM. 18 à 7,6 cM.; 12 à 4,7 cM.; 8 à 3,7 cM., 8 mitr.; 2 ond. wat. lanc. inr.	22	852	30 April t/w. gel. 23000 I.P.K.
[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]				25 April te water gelaten.
[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]			--	In Mei te water gelaten.
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2 à 24 cM.; 4 à 15 cM.; 10 à 5,7 cM.; 8 à 3,7 cM.; 2 mitr.; 3 ond. w. lanc. inr.	15,5	250	9 Mei t/w. gel. op de Mar.werf te Kopenhagen. 6 waterpijpketels, 4200 I.P.K., 4 zoeklichten.
[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]			--	27 Mei t/w. gel. te Dantzig. Moeten 25 mijl kunnen behouden op lange trajecten.
	[illegible]	[illegible]					--	29 April te water gelaten.
	[illegible]	[illegible]	[illegible]			25,5		29 April te water gelaten.
	[illegible]	[illegible]				--		18 Mei t/w. gel. 10 mnd. na het op stap. zetten; gew. romp bij te water lating 8000 ton.
Frankrijk	o/z.b.	A4				--		9 Mei te water gelaten.
	t.b.j.	Arbalète				-	--	28 April te Hâvre t/w. gel.
	"	Catapulte				—	--	1 April te Gravillo t/w. gel.
	"	Pistolet				--	-	12 Maart te Nantes t/w. gel.
	"	Sarbacane				--	--	12 Maart te Rochefort t/w. gel.
Rusland	t.b.	5 stuks	150		-	26	--	Komen in aanbouw op de Nowski-werf.

Artillerie.

Amerika.

Bij de beproeving van het torengeschut en van de kns. v. 15 cM. aan boord van het slagschip „**Maine**" bleek de **opstelling dier vuurmonden te zwak** te zijn, zoodat belangrijke voorzieningen, welke evenwel op rekening komen van den bouwmeester, aangezien het schip nog niet door de regeering is overgenomen, noodig zullen zijn.

Het schijnt, dat de opstellingen, die aan boord van de „Maine" niet lichter zijn dan op andere schepen, niet meer berekend zijn op de grootere krachten, welke er tegenwoordig door de hooge spanningen in de vuurmonden en de korte recuuls op worden uitgeoefend. („Army and Navy Journal").

Bij de inschrijving voor het leveren van **vertikaal pantsermateriaal** voor de beide slagschepen „Louisiana" en „Connecticut" hebben slechts CARNEGIE en de BETHLEHEM-werken meegedongen en wel voor **1008** en **1058 gulden per ton,** alzoo goedkooper dan de platen, die voor de Duitsche Marine geleverd worden.

(„Schiffbau").

De thans ingekomene over de laatste zes maanden loopende schietrapporten toonen, dank zij de verhoogde belangstelling van het marinebestuur in de schietoefeningen, een belangrijken en bevredigenden vooruitgang in de bekwaamheid der kanonniers op de vloot.

Een in de eerste dagen van April j.l. ontvangen rapport van gehouden ernstexercitiën aan boord van de „**Texas**" toont dat uitmuntende resultaten met het vuren op 1600 yards en een schijf van 21 bij 17 voet zijn verkregen. Een der kanonniers behaalde **100 procent treffers,** een andere 70 % en verscheidene verkregen een trefferprocent variëerende tusschen 50 en 60.

(„Army and Navy Journal").

Engeland.

Bij het beproeven van de 30.5 cM. barbettekanonnen van 50 ton aan boord van het slagschip „**Montage**" gaf men in 1 min. 55 sec. 6 schoten uit de achterste kanonnen af. De projectielen wegen 850 pd. en de lading 212 pd. („Schiffbau").

Voor het prijsschieten is dit jaar 6810 pd. sterl. uitgegeven, d.i. 300 minder dan in het vorige jaar. Hiervan zijn 1800 pd. sterl. gekomen aan het prijsschieten met zwaar, 920 aan dat met licht geschut, 1650 aan de geweren en 2200 aan elke driemaandelijksche oefening met alle geschutsoorten. („Marine Rundschau").

De voor schietoefeningen beschikbaar gestelde munitie voor ieder schip is volgens de laatste berichten de navolgende:

voor toren- en barbettegeschut per kwartaal 40 schoten oefeningsmunitie; 100 schoten uit oefeningskanonnen en 8 lyddiet-granaten; verder voor oefening der Commandeurs 20 schoten uit oefeningskanonnen en 10 schoten met het kanon zelve voor het schieten op sleepschijven.

Voorts tot oefening der reserve-Commandeurs 20 schoten uit oefeningskanonnen; 5 schoten met lichte snelvuurkanonnen en 5 schoten uit zwaar geschut. („Ueberall").

Het **pantser** voor de gepantserde kruisers „**Duke of Edinburgh**" wordt door Vickers & Co., dat voor het Zusterschip „**Black Prince**" door Beardmore & Co. geleverd.

De **nieuwe 23 cM. snelvuurkanonnen** voor den gepantserden kruiser „**Euryalus**" hebben met verzwaarde cordite-lading een aanvankelijke snelheid van 868.6 m./sec. gegeven; de vuursnelheid bedroeg 5 schoten in 82 sec. („Schiffbau").

De prijzen van het **Woolwich-geschut** met alle toebehooren bedragen voor:

het	30.5 cM.	draadkanon	Mark	IX	9048	pd. sterl.
„	23 „	„	„	X	5228	„ „
„	15 „	kanon	„	VII	1672	„ „
„	12 „	„	„	VI	600	„ „
„	7.6 „	„	„	12 cwt.	250	„ „

(„Marine Rundschau").

Den 18 Juni j.l. heeft in het arsenaal te Woolwich een **hevige** lyddiet-ontploffing plaats gehad. Het onheil gebeurde in de lyddiet-bergplaats, terwijl men bezig was een lyddiet-bom te vullen. Op het oogenblik van de ontploffiing waren 41 man in de gevaarlijke loods aan het werk; 16 van hen zijn gedood en alle anderen op 9 na zijn gewond.

De slag van de ontploffing moet eenige uren ver zijn gehoord. Van de werkplaatsen is letterlijk niets overgebleven. De vensters van de huizen in den omtrek werden verbrijzeld en uit de kozijnen geworpen, terwijl eenige gebouwen in de onmiddellijke nabijheid zwaar werden beschadigd. Zóó hevig was de kracht der ontploffing, dat brokken van het gebouw en ledematen der verongelukten tot op den anderen oever der Theems werden geslingerd. Zes omgekomenen zijn letterlijk tot stukjes uiteengescheurd. („Handelsblad").

Frankrijk.

Bij de laatste schietoefeningen bereikte het pantserschip „**Valmy**" (kustverdediger) met zijn voorste 34 cM. geschut een vuursnelheid van 6 schoten in ± $2\frac{1}{2}$ minuut. De munitie werd genomen uit het munitie-magazijntje in den toren, hetwelk 12 schoten bevat. („Marine Rundschau").

Vermoedelijk in Juli zal te Brest een **zeer interessante proef** plaats hebben. Men wil n.l. onderzoeken of het treffen van een

projectiel tegen het pantser van een geschuttoren van een zwaar pantserschip den draaitoren tengevolge van breken of ontzetten onbeweeglijk maakt. Als doel zal voor de proef gebruikt worden het nieuwste slagschip „**Suffren**".

Op 500 M. van de „Suffren" zal de oude kustverdediger „Massena" worden verankerd, vanboord waarvan een 30.5 cM. granaat op den achtertoren van de „Suffren" zal worden geschoten.

Volgens de tot nu toe bekend geworden berichten staat slechts vast dat de granaat geen springlading zal bevatten, niet of het een **pantser**granaat zijn zal. Daar slechts de werking van den schok moet worden vastgesteld en niet het doorboringsvermogen, is het waarschijnlijk dat een gewone granaat zal worden gebezigd.

Teneinde zeker te zijn van een nauwkeurig schot, wordt het afgeven van het schot opgedragen aan een buitengewoon goed schutter van het schietterrein te Gâvre.

Aan boord van de „Suffren" zullen de officieren zich opstellen op plaatsen, welke van te voren door de met deze proefneming belaste Commissie zullen worden aangegeven. De manschappen zullen zich benedendeks bevinden.

Volgens latere berichten zoude men het pantser van den te beschieten toren op de dubbele dikte willen brengen, teneinde zoo mogelijk kostbare reparatiën te verhoeden. De schok zal dan wel dezelfde zijn, doch of de waarde van de proef dan nog dezelfde blijft, mag betwijfeld worden.

(„Le Yacht" en „Ueberall").

Rusland.

Vanaf 16 Mei j.l. zullen in de Oostzee gedurende 4 maanden voor de **Artillerie-Instructie** en onder bevel van den schout-bij-nacht Fölkersahm in dienst zijn de slagschepen „Imperator Alexander II" en „Nawarin", de gepantserde kustverdedigers „Admiral Uschakoff", „General Admiral Uschakoff", „General Admiral Apraxin", „Admiral Greig", „Admiral Lasareff", „Perwenetz", „Kreml", de groote kruisers „Minin" en „Pamjat Asowa", de kanonneerboot „Grosa", de torpedokruiser „Wojewoda" en 4 groot model torpedobooten.

Er zullen 30 officieren, 150 korporaal-konstabels, 1150 commandeurs en 200 artillerie-technici geoefend worden.

In Oost-Azië wordt aan het aldaar aanwezige eskader gedurende 6 maanden de oude gepantserde kruiser „Dmitri Donskoi" als artillerie-instructieschip toegevoegd.

In de Zwarte Zee zijn voor de artillerie-instructie gedurende 4 tot 6 maanden in dienst en verder in de 1e klasse van reserve het slagschip „Georgi Pobjadonnosseff", de instructieschepen „Beresan", „Prut", „Dnjästr", de kanonneerboot „Uraletz", de transportschepen „Bug" en „Donetz" en 2 torpedobooten.

Geoefend worden op deze vloot 30 officieren en 510 onderofficieren en minderen.

(„Marine Rundschau").

Proeftochten en Stoomwezen.

Natie.	Type schip.	Naam.	Waterver-plaatsing.	Vaart.	I.P.K.	Aantal omw.	Kolenverbruik p. uur p. I.P.K.	Bijzonderheden.
Nederland	torp.b.	Sphinx	103	24.38	1442	420	1.26	Met stalen schroef; gefor[c.] trek. Gebouwd d. Kon. Maat[sch.] „de Schelde" Vlissingen.
Amerika	mon.	Nevada	3230	12.95		200	1.09	Contract-vaart was 11 mij[l.]
„	„	Wyoming	3234	10.00				Proeftocht van 48 uren.
„	tp. jager	Macdonough		26.00		332		Proeft. van 1 uur. Gebouw[d] door de „Fore River Ship an[d] Engine Co."
Engeland	p.s. 1e kl.	Montague		18.80	18240	124		Vol vermogen.
„	p. kr.	Berwick	9800	14.80	4676		0.788	30 uur m. $^1/_5$ verm. } NI-CLAUSS[E] ketels
				21.644	16552		0.809	30 uur m. $^4/_5$ verm. }
				23.613	22680		0.863	8 uur uiterst verm. }
„	kr. 1e kl.	Essex		14.00	4688	81	0.95	1e tocht.
				19.60	16232	121	0.99	2e tocht met $^3/_4$ verm., h[et] laatste ged. met 0.3 Eng. d[m.] luchtdr. op de stookplaatse[n].
„	tp. jager	Jason		25.00	1185			30 uur,
				21.95	5732	341		4 runs met geforc. trek, beide na vernieuwing v. ma[-]chines en ketels. THORN[Y-]CROFT-ketels.
Frankrijk	linie-sch.	Suffren			15000			Heeft ook den 30 uurs toc[ht] goed volbracht; volgens co[n-]tract 16200 I.P.K.
„	p. schip	Henri IV	8948	17.00	11500			3 triple exp. machines, NICLAUSSE-ketels.
„	p. kr.	Marseillaise	10000	21.00	20500		0.595	Bij de volle kr. proef ave[rij] aan B.Bs. machine, doordi[en] een hamer in de schuifka[st] was achtergebleven, 6 u[ur] m. de middelste mach. allee[n]. BELLEV.-ket. m. economise[rs].
				10.00	1994			
„	„	Montcalm	9800	22.8				Verwachte vaart w. 23 mi[jl].
„	„	Gloire			19000			
„	kr.	Dévastation			23000			
				9.00	1900		0.788	Kolenpr. na transformati[e] kolenverbr. w. vroeger 1 K[G.]
„	tp. jager	Arquebuse		30.75	7200			2 NORMAND-ketels.
„	„	Mousquet		29.72	6800			Contract-vaart 28 mijl.
„	„	Javeline		29.62	7000			Contract-vaart 28 mijl.
„	torp.b.	No. 251		24.58				Contract-vaart 24 mijl, g[e]b. bij CHANTIERS; premie 16000 [illegible]
„	tp. jager	Mousqueton	304	30.20				Contract-vaart 28 mijl.
„	[illegible]	Hoche		21.50	30000			Proeftochten gest. wegen[s] een lek cylinderdeksel.
Oostenrijk	p. schip	Arpad	8340	19.65	12000	138		6 uur; verw. vaart was 18 mijl, maxim. vaart 20.12 mij[l].
Rusland	p. kr.	Bayan		21.00	17000			Was gemakkel. te behoude[n].
				14.00				Met deze vaart is de w[er-]kingssfeer 7000 mijlen.

Amerika.

Schout-bij-nacht GEORGE W. MELVILLE, Chef van het bureau „Stoomwezen". verwijzende naar het streven om de afmetingen der oorlogsschepen binnen een minimum te begrenzen, waagt de voorspelling, dat deze niet aan haar doel zullen beantwoorden, voor erkend wordt dat machines enz. dezelfde eischen voor gewicht en ruimte kunnen doen gelden als de romp en overige inrichtingen.

Hij beweert dat de ketels steeds te zwak, de pijpen en ommantelingen daarvan te licht, de stoom- en waterruimten te klein zijn. De machinegeraamten zijn niet sterk genoeg; de condensorpijpjes te veel samengedrongen; door de opeenhooping der hulpwerktuigen is de pijpleiding te ingewikkeld en de drang om alles in kleine nauwe ruimten onder het pantserdek te brengen, maakt lange reparatie-lijsten en daardoor lange verblijven in de havens noodig.

In den eersten zeeoorlog zal het blijken dat bij de verdeeling der gewichten die in een modern oorlogsschip toegestaan kunnen worden, eene te groote neiging heeft bestaan om voor alles alle hulpmiddelen, tot zelfs weeldeartikelen boven het pantserdek, tot haar recht te doen komen, zonder voldoende te zorgen voor die, welke onder het pantserdek, minder in het gezicht van den inspecteerenden officier zijn.

Met het oog hierop verwacht schout-bij-nacht MELVILLE zeer gunstige resultaten van de marine-werkplaats, die nu spoedig te „Annapolis" gevestigd zal zijn. Hij voorziet dat daardoor de zwakheden der machines beneden het pantserdek goed aan het licht zullen komen en deze vestiging eene versterking van bovengenoemden zwakken schakel in de keten van scheepsbouw tengevolge zal hebben. („Army and Navy Journal").
18 April 1903.

De HOLLAND-onderzeesche torpedoboot „**Moccasin**" heeft op haar officieelen proeftocht te Newport R. I., op 16 Mei j.l. het record geslagen voor dat type: Blijkens het rapport werd in een uur aan de oppervlakte $8^1/_2$ mijl vaart gemaakt, waarmede de contract-vaart met een halve mijl overtroffen werd. De wind was Zuid en in het voordeel van de boot en de zee nagenoeg glad. De „Moccasin" deed een goed schot met een WHITEHEAD-torpedo; het duiken en onder water varen, alsmede de langen-duurs proeftocht met de machines, gaven bevredigende uitkomsten. Luitenant F. L. PINNEY U. S. N., onder wiens leiding de proeftocht plaats had, was zeer tevreden over de uitkomsten, die de voorwaarden van het contract overtroffen.

Het rapport over de **Niclausse-ketels** van den nieuwen kruiser „**Maine**" is niet van dien aard om veel vertrouwen in te boezemen in dat type stoomgenerators. Zij mogen voldoen voor jachten en aan boord van Fransche oorlogsschepen, maar voor Amerikaansche schepen zijn toestellen noodig, die beter in staat zijn

om hard werk te verrichten. Het blijkt dat het laatste woord over het ketelvraagstuk voor de marine nog niet is gesproken.

(„Army and Navy Journal", 16 Mei 1903).

China.

De kruisers 3e kl. „**Kien-Wei**" en „**Kien-Ngan**", naar het model van het Fransche kruisertype „Dunois", waarvan de machines door de „Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée" gebouwd en te Futschao in de schepen opgesteld werden, hebben onlangs op de proeftochten de vereischte 20 mijlen vaart bereikt. Deze schepen zijn voorzien van Normand-Sigaudy-ketels.

(„Mitteilungen", Mei 1903).

Duitschland.

Proeftochten Zr. Ms. kruiser „Frauenlob".

Voor het schip en machines, die binnen de 17 maanden door de „Weser Aktiengesellschaft" te Bremen gebouwd werden, waren de navolgende afmetingen als grondslag aangenomen:

lengte tusschen de loodlijnen	100 M.
grootste breedte over de spanten	12.3 „
gemiddelde diepgang	4.805 „
waterverplaatsing.	2700 tonnen.
I. P. K. der gezamenlijke hoofdmachines .	8000
omwentelingen der machines . . ongeveer	165 p. min.
aantal schroeven	2
grootste vaart	21 mijl.

Het machine- en ketel-complex bestaat uit twee triple-expansie-machines, met drie cylinders ieder, met STEPHENSON-schaar voor de omkeering van beweging en negen waterpijpketels met nauwe pijpen, patent SCHULZ. — De verbranding in de vuren kan worden geforceerd, door luchtoverdruk te brengen in gesloten stookplaatsen.

Afmetingen van machines en ketels:

diam. H D cylinder	790 mM.
„ M D „	1200 „
„ L D „	1880 „
stoomzuigerslag	700 „

De cylinders verhouden zich derhalve:

$$H\,D : M\,D : L\,D = 1 : 2.31 : 5.54.$$

$$M\,D : L\,D = 1 : 2.4.$$

diameter der schroeven	3.5 M.
aantal bladen van een schroef	3
spoed der schroeven verstelbaar van 4.26 tot	5.80 „
„ „ „ gedurende den proeftocht	5.0 „
projectie der schroefbladen voor een schroef	3.09 „
Totaal R. O.	42.24 M².
„ V. O.	2320 „

$$\frac{V.\,O.}{R.\,O.} = 55.$$

Stoomdruk in de ketels 15 K.G. per cM^2.

Het schip werd in Februari van dit jaar te Wilhelmshaven voor het maken der proeftochten in dienst gesteld. Na afloop van de voorloopige proeven tot oefening van het personeel, werd den 19 Maart de 6-uurs-proeftocht met geforceerden trek met de voorgeschreven 8000 I.P.K. gehouden, waarbij aan de contract-voorwaarden werd voldaan. Machines en ketels gaven bevredigende uitkomsten.

1 April verliet het schip Wilhelmshaven om de 24-uurs kolenproef met 5600 I.P.K. te doen. Deze tocht werd zonder stoornis gemaakt met een gemiddeld aantal I.P.K. van 5579 en 139.5 omw. per min.; het kolenverbruik was 0.897 KG. p. uur per I.P.K. met een luchtdruk onder de roosters van 17.5 mM. waterkolom.

Onmiddellijk na de kolenproef werd nagegaan wat de grootste dienstvaart was die het schip voor eenige dagen onder gelijke omstandigheden kan volhouden, welke tocht tevens diende om het schip naar Kiel over te brengen. Deze tocht eindigde 5 April des avonds; machines en ketels werkten gedurende dezen tocht van 93 uren onberispelijk.

15 April werd langs de gemeten mijl gestoomd om de vaartsnelheid te kennen voor de verschillende omwentelingssnelheden der machine; de gemiddelde uitkomsten waren:

159.5	omwentel.	8594 I.P.K. . . .	21.102 mijl.
141.7	„	5746 „ . . .	19.22 „

De grootste snelheid die bereikt werd voldoet dus aan de voorwaarde van het contract.

Op denzelfden dag werden nog twee runs gemaakt, waarbij de volgende uitkomsten werden verkregen:

83.9	omwentel.	1259 I.P.K. . . .	11.8 mijl.
121.3	„	3576 „ . . .	16.68 „

(„Marine Rundschau", Juni 1903).

Engeland.

De kruiser „**Hermes**" heeft in plaats van de daar aan boord zijnde 18 Belleville-ketels, 12 Babcock & Wilcox-ketels gekregen en de eerste proeftochten daarmede bevredigend gemaakt. De nieuwe ketels hebben een totaal R. O. van 71.30 M^2. tegen 70.6 M^2. bij de vorige en een totaal V. O. van 2463.7 M^2. tegen 2237.0 M^2. bij de Belleville-ketels. Het gewicht van de ketels op peil met 38 tonnen water bedraagt 316 ton tegen 315 ton van de 18 Belleville-ketels. Bij den volle-krachtsproeftocht werd met een keteldruk van 17.88 KG. per cM^2. 10452 I.P.K. bij een kolenverbruik van 0.765 KG. p. uur per I.P.K. verkregen, terwijl de Belleville-ketels met 10264 I.P.K. 0.79 KG. p. uur per I.P.K. noodig hadden. („Mitt.", Mei 1903).

Den 16 Mei is men te Portsmouth begonnen met proeven om te onderzoeken of het nuttig is steenkolen onder zeewater te bewaren. Hiertoe werden 21 ton steenkolen van een zelfden

hoop genomen en in drie partijen verdeeld, twee van 10 ton en een van 1 ton. De partijen van 10 ton werden op hare beurt weer verdeeld, de een in vijf hoopen van 2 ton, die in vijf doorboorde kisten ondergedompeld zullen worden en de andere eveneens in vijf partijen van 2 ton, die op den wal opgestuwd worden en waarvan de helft met presennings gedekt wordt, terwijl de andere helft blootgesteld blijft aan alle weersgesteldheden. De partij van een ton is verbrand, waarbij zorgvuldig het verwarmend en verdampend vermogen is nagegaan. Geen andere proef zal worden genomen voor dat alles een jaar in dezen toestand gebleven is, daarna zullen de kolen van een der ondergedompelde kisten en een der partijen die op den wal geconserveerd werden worden verbrand en de uitkomsten worden vergeleken met die van de kolen (1 ton) die onmiddellijk verbrand werden. Deze uitkomsten zullen ook worden vergeleken met die, welke door het verbranden van vloeibare brandstof verkregen worden. („Le Yacht", Mei 1903).

De **flottielje van torpedo-jagers** voor het district „Portsmouth" kreeg kort geleden door een sein het bevel om met den grootst mogelijken spoed stoomklaar te maken voor eene vaart van 15 mijlen. De ketels waren alle koud en het bevel kwam geheel onverwachts. De „Syren" kon binnen 58 min. de machines verwarmen; 25 min. later volgde de „Porcupine" en nog 5 min. daarna de „Fervent"; op deze volgden de „Sylvia", „Zebra", „Lightning" en „Shark", alle onder de 2 uren om stoom te stoken. De proef was geheel nieuw en zeer leerzaam, daar hierbij in de meest uiteenloopende keteltypen stoom moest worden gestookt. („Mitteil.").

Pantserkruiser „**Euryalus**" beproefde tot nog toe tevergeefs de 30-uurs tocht met $^4/_5$ van het vermogen, wegens lekke condensors.

De **ketelreparatie** van het buiten dienst gestelde linieschip „Canopus" zal 70000 à 80000 gulden kosten.

(„Marine Rundschau", Juni 1903).

De beschermde kruiser 3e kl. „Medea", die een serie proeftochten heeft gemaakt onder toezicht van de ketelcommissie, gaf met hare ketels goede uitkomsten, met uitzondering van een tocht van 4 uren met geforceerden trek, waarbij eenige pijpjes, waarschijnlijk tengevolge van de felle hitte, verbogen zijn en door nieuwe pijpjes vervangen dienen te worden.

(„Le Yacht", 13 Juni 1903).

Frankrijk.

De duur van ketels met nauwe pijpen.

In sommige belanghebbende kringen heeft men zich zeer opgewonden over een van het aantal redenen (korten levensduur), die aangevoerd zijn om het afkeuren van ketels met

nauwe pijpen, voor de groote schepen, te rechtvaardigen; hierover wenschen wij het navolgende op te merken:

Het is duidelijk dat stoomketels waarin tengevolge van hunne kleine roosteroppervlakken felle verbranding moet plaats hebben, spoediger verbrand zullen zijn dan die waarbij de verbranding matiger plaats heeft; de vernielende werking komt des te meer in aanmerking omdat de metaaldikte van pijpjes van kleiner diameter in den regel zeer gering is.

In Engeland heeft men, na ketels van dit type op negen kruisers 3e klasse te hebben beproefd, besloten ze niet meer op de groote schepen toe te passen omdat de duur niet strekte voor een driejaarlijkschen diensttijd, terwijl de ketels met wijde pijpen het zes en meer achtereenvolgende jaren konden uithouden.

Bij de Fransche Marine rekent men, volgens de waarnemingen die op de belangrijkste booten zijn gedaan, dat de duur der ketels van torpedobooten niet meer dan 2200 uren is.

Het is niet van belang ontbloot hier in herinnering te brengen wat met het oog op dit onderwerp in 1897 is voorgevallen over de ketels van de „Lancier", waartoe wij woordelijk twee berichten aanhalen, die 20 November 1897 in de „Moniteur de la Flotte" verschenen.

„De commissie voor de proefnemingen met de onderzeesche verdedigingsmiddelen te Brest heeft aan den Minister gerapporteerd dat de ketels van de „Archer", „Lancier" en „Défi" niet langer toelieten deze vaartuigen te gebruiken; tengevolge daarvan werd order gegeven onmiddellijk de waarlooze ketel van de „Archer", die te Brest aanwezig was, in te zetten, en de proeven daarmede voort te zetten.

„Voor de „Lancier" werd verklaard dat de ketels vervangen moesten worden door een meer beproefd type van den ketel X.... (nauwe pijpen), omdat de ketels van deze torpedoboot na niet langer dan 3½ jaar geduurd en slechts ten hoogste 170 stookuren te hebben gehad, niet meer te repareeren zijn. Door onderhandelingen te Parijs kan in Augustus a.s. een nieuwe ketel worden geleverd.

27 November 1897.

M. X. . . ., directeur van de werkplaats die de ketels voor de „Lancier" geleverd heeft, zond aan de „Dépêche de Brest" een antwoord op een bericht in dit blad opgenomen en door de „Moniteur" in het laatste nummer overgenomen.

Zie hier de woordelijke zinsnede van dit antwoord:

„De ketels van de „Lancier" zijn geleverd door de maatschappij X. . . . in Maart 1902, dus niet 3½ zooals wordt beweerd maar 5½ jaar geleden; bovendien hebben de eene ketel 1638 en de andere 1488 in plaats van 170 stookuren gehad.

Hoe weinig schitterend deze uitkomsten ook mogen zijn, zoo zijn zij toch verre boven die welke door u worden opgegeven en zoo men het recht heeft veel betere resultaten te verwachten van gelijksoortige typen, zoo zal men moeten erkennen dat alle verbeteringen waarop deze verwachtingen gegrond-

vest zijn, dateeren van na 1892, het jaar van oplevering der ketels van de „Lancier"."

Toegevende dat het door den directeur der maatschappij zelve opgeven cijfer van 1600 uren verre beneden den duur is dien men kan eischen voor een scheepsstoomketel, zoo moet men toch in ieder geval de beslissingen die kort geleden door het ministerie van marine genomen zijn, rechtvaardigen.

(„La Marine Française" 15 Mei 1903).

Proeftochts-voorwaarde. De nieuwe gepantserde 1e kl. kruiser „Amiral Aube" vertrok van St. Nazaire, waar hij gebouwd was, naar Cherbourg, voor het doen van de opleveringsproeftochten. De machines moeten daarbij een vermogen ontwikkelen en drie achtereenvolgende uren volhouden, van minstens 18000 I.P.K. Het vermogen in het contract bepaald is 20500 I.P.K. en voor iedere I.P.K. die men beneden dat vermogen blijft, moeten de bouwers 200 fr. boete betalen; verder heeft de minister het recht om het schip te weigeren, zoo het vermogen beneden de 18000 I.P.K. blijft.

Voor den drie-uurs volle-krachtproeftocht mag het kolenverbruik de 170 K.G. p. u. p. M^2. R. O. niet overschrijden op eene boete van 1000 fr. voor iedere K.G. daarboven. Het schip kan ook worden geweigerd, wanneer meer dan 185 K.G. steenkolen p. u. p. M^2. R. O. moeten worden verbrand om het vereischte vermogen te ontwikkelen.

De machines moeten op den 24-uurs proeftocht met natuurlijken trek minstens 10000 I.P.K. ontwikkelen met een kolenverbruik van 0.75 tot 0.80 K.G. p. u. p. I.P.K. op eene premie of boete van 200 fr. per gram kolen, al naarmate het verbruik daar beneden of boven blijft.

Ten slotte moet het schip eerstens 6 uren met de drie machines, met hetzelfde kolenverbruik als op den 24-uurs proeftocht, een vermogen van 14000 I.P.K. behalen en daarna nog eens een 6-uurs tocht met 1800 I.P.K., waarbij het kolenverbruik tusschen de 0.65 – 0.70 K.G. p. u. p. I.P.K. moet wezen.

Het aantal daarbij in gebruik te nemen machines en ketels wordt aan de verkiezing van den fabrikant overgelaten. De „Amiral Aube" is een zusterschip van de „Marseillaise".

De minister van marine heeft het marine-bestuur te Loriënt aangeschreven, dat hij het van het grootste belang acht, dat de nieuwe gepantserde kruiser „Amiral Gueydon" na de laatste wijzigingen in de machines de voorgeschreven vaart van 21 mijlen behaalt, iets wat tot nog toe niet heeft mogen gelukken. Wordt deze vaart niet bereikt, dan zullen verschillende modellen van schroeven worden beproefd. („Journal R. V. S. I.").

Japan.

Een nieuw model waterpijpketel, aangeboden door den chef werktuigkundige Miyabara is aangenomen.

(„Le Yacht" 16 Mei 1903).

Onderzeesche booten.

Amerika.

Bij den officieelen proeftocht van de onderzeesche booten „Porpoise” en „Plunger” liep eerstgenoemde achtereenvolgens 6.5, 7.35 en 8.4 mijl [1]) en laatstgenoemde in ondergedompelden toestand eerst 6.17 en 6.27, doch bij de laatste runs 7.26 en 7.27 mijl, een resultaat dat gunstig afsteekt bij de door de „Adder” in November 1902 behaalde vaart. De „Shark” liep in ondergedompelde positie 7.25 mijl, eveneens meer dan bedongen was. De „Porpoise” volbracht een zeer geslaagde torpedolanceering. („Army and Navy Journal”).

Engeland.

De „Internationale Revue” vestigt de aandacht er op, dat tot den bouw van 10 nieuwe onderzeesche booten is besloten (zie Engelsche Marinebegrooting, vorige aflevering blz. 125) vóór dat ondervinding is opgedaan met de 5 eerste booten van dit type. Naar men verneemt zal bij de nieuwe booten het systeem van voortstuwing verbeterd worden, meer in het bijzonder zal de gazoline-machine, welke niet aan de verwachting beantwoord heeft, komen te vervallen.

Den 16 April j.l. liep op de werf van VICKERS, SONS and MAXIM de onderzeesche boot „A_2” van stapel. Bij dit nieuwe vaartuig, dat grooter is dan „A_1”, zijn talrijke verbeteringen, die bij de onlangs te Portsmouth gehouden proeven noodig bleken, toegepast. Twee booten van gelijke grootte zijn reeds in aanbouw en andere zullen binnenkort op stapel gezet worden.

De onderzeesche boot „No. 2” kwam in de haven van Portsmouth in aanvaring met het torpedologementschip „Hazard”. De boot bekwam geen noemenswaardig letsel, de „Hazard” bleek lek gestooten te zijn en moest dokken.

(„Mitt. a. d. Geb. des Seew.”).

Een van de meest verklaarde tegenstanders van onderzeesche booten is Mr. CHARLES YARROW, chef der bekende firma van dien naam, die onlangs voor het „British Institute of Naval Architects” als zijn meening uitsprak, dat de onderzeesche boot practisch geen waarde heeft noch voor den aanval noch voor de verdediging. Hij acht den bouw van onderzeesche booten door Groot Brittanië, Frankrijk en de Vereenigde Staten eene fout en verwacht er geen practisch resultaat van. Volgens den Heer YARROW zouden deze booten alleen kans van slagen hebben tegen een stilliggend doel en zelfs in dat geval acht hij ze

1) In welke positie wordt niet vermeld. RED.

duurder en van geringer uitwerking dan de hedendaagsche torpedobooten.

Met allen eerbied voor de inzichten van den Heer YARROW kan het vraagstuk daarmede niet als opgelost beschouwd worden. Integendeel, de leiders op marinegebied in de door YARROW genoemde landen achten de vorderingen belangrijk genoeg om uitgebreide proeven te rechtvaardigen. De onderzeesche boot te veroordeelen zonder haar het voorwerp eener ernstige studie te maken, mag een onvoorzichtigheid heeten. Slechts een paar dagen geleden deden twee Fransche booten een zoo geslaagden schijnaanval op twee te Cherbourg binnenvallende mailstoomers, dat hun lot in tijd van oorlog beslist zou zijn geweest en wel zonder eenige schade voor de aanvallende booten. Van niet minder belang zijn de proeven van de Amerikaansche booten „Pike" en „Grampus" bij San Francisco; de torpedo van de „Grampus", welke boot een vaart van 7.26 mijl behield, trof het midden van de schijf en die van de „Pike", welke 7.14 mijl liep, passeerde zeer dicht langs de schijf. Uitkomsten als deze verdienen de volle aandacht, ze te ignoreeren is gevaarlijk.

(„Army and Navy Journal").

Frankrijk.

Wederom had een aanvalsoefening plaats van onderzeesche booten tegen mailstoomers, ditmaal van de **„Espadon"** en de **„Silure"** tegen de tusschen Hâvre en New-York varende „Champagne" en „Bretagne". De „Espadon", die bijtijds was ondergedoken, kwam plotseling op 200 M. afstand van één der stoomschepen aan de oppervlakte, zonder opgemerkt te zijn. De „Silure" hield zich gereed tusschen de tegengestelde koerslijnen van de elkaar passeerende schepen; juist op het oogenblik dat deze elkaar op zeer korten afstand voorbijvoeren, verscheen de submersible aan de oppervlakte op ongeveer gelijken afstand van de „Bretagne" en de „Champagne"; in tijd van oorlog zouden zij beide getorpilleerd zijn.[1])

Onnoodig te melden dat passagiers en bemanningen der beide mailstoomers de opvarenden der submersibles luide toejuichten. Het succes dezer booten, uit een nautisch oogpunt, is een voldongen feit en maakt geen punt van discussie meer uit; waar echter de volle aandacht aan gewijd moet worden, is de volmaking der lanceermiddelen; in die richting is nog niet het laatste woord gesproken.

(„Le Yacht").

Als een onderdeel van algemeene manoeuvres tusschen schepen onderling en met de torpedovloot, hadden bij La Pallice gecombineerde oefeningen plaats van het noorder-eskader en de

---

[1]) In verband met hetgeen ons bekend is omtrent de opstelling der lanceerinrichtingen, lijkt ons deze conclusie wel wat erg optimistisch.

Red.

o/z. booten van Rochefort-La Pallice. Den 25^{en} April begonnen de aanvalsmanoeuvres van de 2 booten „Korrigan" en „Farfadet". Blijkbaar misten zij de voortvarendheid van de o/z. booten van Cherbourg. Met het bloote oog werd de blauwachtige periscoop tot op 1200 M. ontdekt. Nu en dan zag men de booten op vrij grooten afstand aan de oppervlakte komen. Den geheelen achtermiddag bleven de bemanningen der schepen op hare posten, zonder dat er aanvallen plaats hadden.

Den 27^{en} April hadden in den namiddag soortgelijke oefeningen plaats. De o/z. booten manoeuvreerden merkbaar beter en beslister. Na vertrek van het grootste gedeelte van het smaldeel werden de exercitiën voortgezet met de divisie kustverdedigers en de „Dupuy de Lome". Ondanks het ongunstige weder werden deze oefeningen besloten met den aanval der beide booten op genoemde schepen, die onder stoom waren in het nauw van Antioche. Elk der booten attaqueerde een der schepen aan het hoofd der formatie, draaide af en torpilleerde de schepen aan den staart. De aanvallen slaagden. Deze manoeuvres zijn den o/z. booten van Rochefort-La Pallice zeer ten goede gekomen; merkbare vooruitgang in manoeuvreerzekerheid en vaardigheid was het onmiskenbare resultaat. Meerdere soortgelijke exercities zijn zeer gewenscht en zoowel in het belang der booten als van de schepen. („Le Yacht").

Een Fransch scheikundige heeft, volgens de „Medical Times", de bereiding uitgevonden van **versche-luchttabletten**. Bij een onderzoek van acetyleen ontdekte hij zekere bestanddeelen dusdanig te kunnen mengen en tot een tablet te vormen, dat deze in water gedompeld oplost, waarbij zich zuurstof afscheidt. Deze uitvinding kan van groot nut zijn in gesloten rijtuigen, onderzeesche booten, mijnen, in het algemeen overal, waar een bedorven atmospheer heerscht. („Army and Navy Journal").

Personeel.

Amerika.

De in de 1ste aflevering van het „Marineblad", jaarg. 1903/04, voorkomende mededeeling over het groot aantal gevallen van **desertie** in het afgeloopen jaar, is niet geheel juist; wel was het aantal gevallen grooter, maar percentsgewijs was dit niet het geval. Terwijl vroeger het percentage per jaar 16 à 17 % van het geheele personeel bedroeg, is dit in de laatste jaren gedaald tot 13 à 14 % en bedraagt over 1903 tot nu toe minder dan 12 %.

Duitschland.

Volgens de **officieele statistiek** overgelegd aan den Rijksdag, bedraagt het aantal totaal adelborsten enz. en zeelieden, opgeleid

in de Duitsche marine, sinds 1879 147000. Het percentage, dat hiervan wegens overlijden, ziekte enz. afgetrokken moet worden, op 25 % stellende, kan men in tijd van oorlog op 110000 geoefende zeelieden rekenen. Hiervan zijn er op het oogenblik ± 36000 actief.

De sterkte van het personeel der marine zal in 1903 35685 man bedragen en wel 1722 officieren en 33963 manschappen.

Het officierskorps bestaat uit: 1169 zeeofficieren, 207 marine-ingenieurs, 46 officieren van de marine-infanterie, 64 van de marine-artillerie, 34 torpedo-officieren, 16 officieren belast met de zeemijnen en 186 officieren van gezondheid.

De manschappen bestaan uit 1535 dekofficieren, 7422 onderofficieren, 23906 minderen en scheepsjongens.

Het beambtenpersoneel bedraagt 2173 man.

(„Intern. Revue").

Engeland.

In het **nieuwe systeem van opleiding** komen de volgende punten voor:

1°. Alle zeelieden moeten een zekere vaardigheid in het stoken hebben, voor zij tot „A B-seaman" bevorderd kunnen worden.

2°. De opleiding van scheepsjongens op zeilopleidingsschepen vervalt.

3°. Er wordt een afzonderlijke afdeeling voor de lichamelijke ontwikkeling van de manschappen opgericht, bestaande uit 17 officieren en 443 instructeurs.

4°. De duur van de opleiding op de artillerie- en torpedo-instructieschepen wordt verkort; de opleiding zal voor een deel a/b. van de gewone schepen plaats vinden.

5°. De nieuwe klasse van machinisten kan evenals de bootslieden, timmerlieden en vuurwerkers, den rang van officier verkrijgen.

Het nieuwe systeem zal in den herfst in het station „Portsmouth" in beproeving worden genomen.

(„Marine Rundschau").

De bepalingen betreffende indienststreden, opleiding, bevordering enz. van de **artificer-engineers** zijn zeer gunstig. De artificer-engineers kunnen na 8 jaar diensttijd den rang van dekofficier verkrijgen, en verdienen dan 8 shilling per dag. Na nog drie jaar kunnen zij tot officier bevorderd worden en verdienen dan 10½ shilling per dag. Tot nu toe zijn 30 officiersplaatsen opengesteld, die langzamerhand aangevuld zullen worden. Het minimum pensioen bedraagt 150 pd. sterling, het maximum 200 pd.

(„Marine Rundschau").

In verband met de gunstige resultaten op de „Isis", is de

kruiser 1e klasse „**Aurora**" als 2e varend opleidingsschip voor adelborsten in dienst gesteld.

Voor de opleiding van scheepsjongens zullen **kazernes** gebouwd worden; op de begrooting zijn gelden hiervoor aangevraagd.

(„Marine Rundschau").

Frankrijk.

De bijkomende straf bij alle disciplinaire straffen, n.l. de ontzegging van het rantsoen wijn, is afgeschaft.

De voor de eerste maal gestraften zullen in den vervolge de voordeelen genieten van de wet BÉRANGER. (Uitstel van straf en opheffing van de geheele straf na drie maanden goed gedrag).

Rusland.

In Kroonstad zal een school tot opleiding voor dekofficier worden opgericht. De leerlingen verbinden zich na hunne intrede nog minstens 7 jaar in de marine te dienen.

Torpedo's.

Frankrijk.

Den 30en Mei j.l. zijn gedurende een zwaar onweder ter reede van Cherbourg verscheidene verspertorpedo's ontploft, welke het westelijke vaarwater naar de reede verdedigen. Hetzelfde heeft vroeger reeds plaats gehad te Cherbourg, Rochefort, Toulon en bij Kaap Saint-Jacques (Saigon). Men vermoedt dat door inductiestroomen van den bliksem in de geleiders de gloeiingspatronen der torpedo's ontstoken zijn.

Diversen.

Nederland.

Het **Maleisch** wordt als leervak voor de adelborsten **afgeschaft**, terwijl de studie van het **militair recht** wordt **uitgebreid**.

Amerika.

De ministerraad der Vereenigde Staten heeft zich bezig gehouden met de quaestie of het kon worden toegelaten, dat op een bijna voltooiden kruiser voor de Unie beslag wordt gelegd door schuldeischers van de werf, waarop de kruiser wordt gebouwd. De ministerraad achtte een dergelijk beslag op een nationaal schip niet toelaatbaar. De quaestie kwam aan de orde, daar op den kruiser „Chattanoga", in aanbouw bij de United States Shipbuilding Company, beslag was gelegd.

(„Alg. Handelsblad").

Duitschland.

Het in een **Maschinen-schulschiff** veranderde oude pantserschip „Kronprinz" is gereed. Alleen het eigenlijke boord van het in 1868 in Engeland gebouwde schip is overgebleven. Alle inwendige inrichtingen werden veranderd en de ketels en machines zooveel mogelijk opgesteld, zooals op de nieuwe pantserschepen en kruisers; het schip is er geheel op ingericht om de machinisten en leerling-stokers het nieuwste op electrotechnisch gebied aan boord practisch te leeren behandelen. Onder het opperdek bevinden zich leerzalen, laboratoria en werkkamers.

In het kuildek zijn de verblijven en de hutten voor officieren, ingenieurs en onderofficieren en bovendien een electrische centrale met 4 machines. In het tusschendek is het verblijf voor de uit 114 man bestaande vaste bemanning en voor 520 leerlingen. In de ketelruimen zijn cylindrische en waterpijpketels opgesteld. Behalve een groot aantal hulpwerktuigen van allerlei aard zijn ook drie cylinder-torpedobootmachines opgesteld en wel dwarsscheeps, zoodat de schroefassen in de zijden van het schip buitenboord komen.

Het schip heeft twee masten, waarvan de voorste voor draadlooze telegraphie en de achterste voor andere seinen dient.

(„Schiffbau").

De gepantserde kanonneerboot „Bremse" wordt van de schepenlijst geschrapt. („Le Yacht").

Engeland.

Het oude pantserschip „Ajax" wordt verkocht.

Het pantserschip 3e kl. „Hercules" wordt van de lijst der actieve schepen geschrapt en wordt vlaggeschip te Portsmouth in plaats van NELSONS „Victory".

Ook de „Sultan" zal van de lijst geschrapt worden.

(„Le Yacht").

In Portsmouth heeft men proeven genomen met aëroplanen (een soort van vliegers) bestemd om zoowel luchtdraden voor draadlooze telegraphie als menschen op te lichten. De proeven zijn geslaagd en men is van meening, dat deze vliegers de luchtballons aan boord van de schepen zullen vervangen, en wel omdat voor de luchtballons het weer ± 100 dagen per jaar gunstig is, terwijl dit voor de vliegers 300 dagen het geval is. Ook kunnen de vliegers minder gemakkelijk beschoten worden.

Frankrijk.

De torpedoboot „No. 72" werd nabij Cherbourg aangevaren door een sleepboot, waardoor van de eerste verscheidene huidplaten ingedrukt werden en een ontploffing in het ketelruim ontstond, waarbij 1 man werd gedood en 3 andere zware brandwonden bekwamen. De torpedoboot werd naar Cherbourg gesleept en zal waarschijnlijk niet meer voor oorlogsgebruik dienst kunnen doen. („Le Yacht").

Peru.

De nieuw gebouwde Peruaansche kanonneerboot „Loreto" is op 25 Mei, 40 mijl N.W. van de Scilly-eilanden gezonken. De bemanning, die in twee sloepen het schip verlaten had, werd door een Fransch schip opgenomen. De waarschijnlijke oorzaak is, dat het kleine schip een te grooten ketel had, waartegen het scheepsverband, wegens het zware werken, niet bestand was.

(„Ueberall").

Rusland.

De eigenaardige kustverdedigers, de „Popoffka's", n.l. de „Vice admiral Popoff" en de „Nowgorod" zijn van de lijst der actieve schepen geschrapt.

(„Rundschau").

BOEKBEOORDEELING.

Politiek und Seekrieg von RUDOLF VON LABRÈS. — Verlag von ERNST SIEGFRIED MITTLER UND SOHN, Berlin.

In een woord vooraf deelt de schrijver ons mede dat zijn doel is de wisselwerking tusschen politiek en zeeoorlog te schilderen en zal hierbij blijken dat de invloed van de Zeemacht en den zeeoorlog op het leven der volken in onze dagen niet minder groot is, dan zij, blijkens de werken van MAHAN, in het verleden was.

In het eerste hoofdstuk van zijn breed opgezet werk schetst S. de politieke gebeurtenissen der laatste 50 jaren, om te doen zien hoe langzamerhand door algeheele wijziging der denkbeelden voor den vervolge niet meer politieke en dynastieke strijdvragen, doch in de eerste plaats de wedstrijd en naijver der volken op economisch gebied tot oorlog zullen kunnen leiden.

Uitvoerig wordt nagegaan hoe het vraagstuk betreffende koloniaal bezit in Engeland en Frankrijk en in den laatsten tijd ook in Duitschland op den voorgrond trad, doch hoe boven allen Rusland, voortdringend in Z.O. richting tot aan de grenzen van het Britsch-Indische rijk en Oostwaarts door Siberië, Mandschoerije en Korea tot aan het ijsvrije gebied van den Indischen Oceaan, door de ontzachelijke uitgebreidheid van zijn gebied het langzaam zich ontwikkelend wereldrijk voorstelt, dat de bestemming heeft zoowel het oude Europa als Amerika, de nieuwe wereld die op handels- en industrie-gebied raadselachtig snelle vorderingen maakte, te overvleugelen.

De ontwikkeling van Japan besprekend vraagt de schrijver:

Was wäre aber das Schicksal der Japaner ohne ihre grosze militärische Tüchtigkeit gewesen? Wie vorzüglich hätten sich die verschiedenen geographisch so günstig gelegenen Inseln dieses Reiches zur Anlage von Koloniën geeignet! Da hätte

sich England festgesetzt und Frankreich wäre nicht zurück geblieben, Amerika hätte zugegriffen und das kleine Holland wäre nicht leer ausgegangen. Diese voraussichtliche Entwickelung scheiterte aber schon gelegentlich der ersten militärischen Versuche, welche England, Frankreich, Holland, und die Vereinigten Staaten unter dem Englischen Admiral KUPER im Jahre 1864 vor Simonoseki gemeinsam unternahmen, an dem heldenmütigen Widerstande dieses halbzivilisierten Inselvolkes.

Het antwoord op de vraag aan het hoofd dezer aanhaling moet luiden „in stede van een zich vrij en krachtig ontwikkelend rijk zouden we dan hebben gezien een Japan, waarin land en volk door den vreemdeling werden geëxploiteerd", en dit antwoord is o.i. wel in staat om twijfel aangaande de juistheid van hun standpunt te wekken bij allen, voor wie het een artikel des geloofs is dat per se alle uitgaven voor de weermacht van den staat onttrokken worden aan een bestemming, die meer overeenkomt met het werkelijk heil der gemeenschap.

Achtereenvolgens alle Staten van Europa besprekende, zóó wat betreft hun beteekenis op handels- en industrieël of koloniaalgebied, als hun mogelijken invloed op den gezamenlijken politieken toestand, weidt de schrijver uit over de Vereenigde Staten, wier buiten verhouding snelle ontwikkeling op elk gebied hem tot de slotsom voert dat tegen dit rijk alleen de *geconfedereerde* Staten van Europa met kans op goeden uitslag in het krijt kunnen treden. Alleen op zich zelf zijn zij niet in staat zich tegen de overmacht van Amerika te verweren, ondanks de hoog ontwikkelde industrie van Engeland en Duitschland en den koenen ondernemingsgeest van dit laatste volk.

Mogen deze enkele aanhalingen volstaan, om eenigszins een denkbeeld te geven van den rijken inhoud van dit eerste hoofdstuk.

Het daaropvolgende: „Strategie ter zee" is onderverdeeld in:

1°. Invloed van de gesteldheid der kust.
2°. Keuze der soort van schepen.
3°. Mobiliseering der vloot.
4°. Strategische indeeling van het materieel.
5°. „ vraagstukken en hun oplossing.
6°. Arsenalen en werven voor de vloot.
7°. Kustbevestiging.

Hoewel dit hoofdstuk, evenals trouwens het geheele werk, in de eerste plaats geschreven is met het oog op de [illegible] [illegible] van de groote mogendheden en alzoo wat dit betreft voor ons alleen een meer theoretische waarde heeft, zoo ontbreekt het niet aan velerlei beschouwingen, die ook in [illegible] en voor den [illegible] eener kleine mogendheid in hooge mate belangwekkend zijn.

Wat Nederland betreft, zegt S. dat dit rijk in tegenstelling met b.v. Noorwegen en Zweden — die zich tot de kustverdediging kunnen beperken — [illegible], naar de mate zijner krachten, [illegible] offensieve [illegible] moet kunnen beschikken, om-

gezien het door de groote koloniale ontwikkeling op vele punten van den aardbol voor politieke en economische belangen moet opkomen. Een dergelijke vloot zal naar Schrijvers meening bij een internationaal treffen op zich zelf weinig gewicht in de schaal werpen, doch kan in verband met de gemakkelijk te verdedigen kust goede diensten bewijzen in samenwerking met een machtigen bondgenoot.

In „de Keuze der soort van Schepen" betoogt S. dat de kleinere Staten, als Noorwegen en Zweden, al hun materiaal, ook de nieuwe pantserschepen, wel uitsluitend voor kustverdediging zullen moeten gebruiken, en vervolgt dan:

„Dit geldt ook voor de Nederl. vloot, wier voor de kust- „verdediging bestemde monitors in den tegenwoordigen tijd „nauwelijks eenige gevechtswaarde hebben".

In de redeneering waarom het slagschip der toekomst steeds grooter afmeting zal moeten krijgen, vinden we den Schrijver van „Flottenführung im Kriege auf Grund des Doppelstaffelsystems" terug. Overigens wordt deze stelling niet voldoende uitgewerkt om de overtuiging te vestigen, dat de door S. gestelde grens van de waterverplaatsing (25000 ton) niet evenals de thans geldende (15 à 16000 ton) min of meer willekeurig is gekozen, hoezeer men wellicht de gronden, waarop vergrooting wordt bepleit, rationeel kan achten. Zal dit laatste evenwel algemeen het geval zijn?

De machtige kruisers van den nieuweren tijd worden door S. veroordeeld; ondanks hun afmetingen en zware bewapening niet in staat in de linie te vechten, kunnen hun eigenlijke diensten (verkenning), naar Schrijvers oordeel, evengoed, of beter door het Russische type „Nowik" (3000 ton — 25 mijl) worden verricht. Waar dit type echter voor de zwaardere kruisers van den vijand moet terugtrekken en alzoo de verkenning niet verder kan doorzetten dan tot de uiterste grens van 's vijands voorposten, terwijl de vijand op zijn beurt de „Nowiks" voor zich uitdrijvende, zich over het gros der vloot alle gewenschte inlichtingen kan verschaffen, mag met grond worden aangenomen, dat het kruiservraagstuk door de beschouwingen van S. niet nader tot de oplossing wordt gebracht.

Na een bespreking van den werkkring der torpedobooten, die weinig nieuwe gezichtspunten opent, wijdt S. eenige bladz. aan de onderzeesche booten. Waar het hier geldt een wapen dat nog in de kindsheid zijner ontwikkeling is, kunnen uitteraard de beschouwingen niet meer dan oppervlakkig zijn, waarbij zij aangeteekend dat S. aanneemt dat deze vaartuigen veel invloed op het verloop van den oorlog kunnen hebben.

In het gedeelte: „Strategische indeeling van het materieel" wordt de aandacht geboeid door de beschouwingen:

over de moeilijkheden om met de ver van de eigen havens opereerende vloot het verband te onderhouden (aanvulling kolen- en munitievoorraad, victualie, ziekentransport, aflossing enz.);

over blokkades;

over nachtelijke verkenningsdiensten van torpedobooten — S. is beslist van meening dat de booten onder geen voorwaarden hoegenaamd des nachts de eigen havens mogen aanloopen — enz.

Voor ons, Nederl. zeeofficieren, belangwekkender dan eenig ander gedeelte van het werk komt ons dat voor, handelende over de taak die eenige zeemacht te vervullen heeft welke den vijand op eigen terrein moet afwachten en daarbij òf zich moet bepalen tot zuiver offensieve kustverdediging òf in staat is onder gunstige voorwaarden den vijand in open zee aan te tasten (bladz. 170—185).

Herhaaldelijk blijkt hoe bij onze marine de meeningen over de meest gewenschte organisatie uiteenloopen. Onder die omstandigheden kan het niet anders dan nuttig zijn om over het hierboven genoemde onderwerp de denkbeelden te leeren kennen van iemand, die de studie ervan tot een deel zijner levenstaak maakte.

Het laatste hoofdstuk: „Politiek en Strategie ter zee in afzonderlijke oorlogsgevallen" tracht een denkbeeld te geven van de machtsverhoudingen ter zee in den meest uitgebreiden zin bij bijzondere internationale conflicten, als daar zijn:

de oorlog tusschen Frankrijk—Rusland en Duitschland—Oostenrijk—Italië.
„ „ Engeland—Japan en Rusland—Frankrijk.
„ „ Engeland en Rusland.
„ „ Engeland en Frankrijk.
„ „ Rusland en Japan enz.

Het behoeft wel geen betoog dat de S., waar hij de verschillende kansen bespreekt, waar hij tracht te voorzien de verschillende wijzen waarop partijen den oorlog zullen voeren, op het terrein van het onbegrensd aantal mogelijkheden is aangeland. Ook hier echter behandelt S. zijn onderwerp op een wijze, die geschikt is om bij den lezer een hooge mate van belangstelling op te wekken.

Vragen wij ten slotte of de Schrijver het doel, dat hij zich zelven stelde, heeft bereikt, zoo zij bij de beantwoording vooraf overwogen dat, waar Mahan uit de geschiedenis had na te speuren welken invloed „Zeemacht" op het staatkundig en economisch leven der volken heeft gehad, Labrès voor de zooveel moeilijker taak stond om met behulp der lessen uit de geschiedenis een blik in de toekomst te slaan, teneinde ons te doen zien, dat wat in het verleden waar was het ook in het heden zal zijn. Zij die met de werken van den scherpzinnigen Amerikaan kennis maakten, geraakten meer dan ooit onder den indruk van den overweldigenden invloed, dien de zeemacht en de strijd ter zee op het leven van vele volken heeft uitgeoefend.

Ook dit werk leggen wij neer met het besef dat een volk, dat aan de zeezijde kan worden aangetast, hetzij in zijn handel, hetzij in zijn koloniën of eindelijk den eigen vaderlandschen bodem, van die zijde kan bedreigd zien, op straffe van nationalen of economischen ondergang zijn zeemacht moet onderhouden en ontwikkelen. Geldt dit in de eerste plaats voor de groote mogendheden in wier

handen thans het lot der volken berust, ook Staten die bescheiden op den achtergrond blijven en die des te gelukkiger zijn, naarmate zij minder in de politieke combinaties hunner machtige naburen betrokken worden, kunnen niet ongestraft hun marine verwaarloozen; hoe krachtiger hun weermiddelen ter zee zijn, hoe grooter de kans dat zij kunnen waken dat zij niet huns ondanks in het geding worden betrokken en, mocht dit toch gebeuren, zij zonder te zware verliezen daaruit te voorschijn zullen komen.

Niet alleen om den zeer belangwekkenden inhoud uit een maritiem wetenschappelijk oogpunt, doch vooral ook om *dit* besef te doen doordringen of te verlevendigen, hopen wij dat dit werk in veler handen zal komen en niet het minst in de handen van hen die als staatslieden, volksvertegenwoordigers of leiders der openbare meening, in meer of minder uitgebreiden kring invloed op het wel en wee onzer zeemacht kunnen uitoefenen.

BATAVUS! WAAR ZIJN UWE GALJOENEN? *Eene vlootbeschouwing* door J. J. F. Penning, Ingenieur.

Met bovenstaanden uitroep vangt de schrijver aan om bij monde van de maagd Hollanda het slaapzieke Nederland, Batavus, wakker te schudden uit zijn droomerigen, vadsigen slaap. Batavus, dol van slaap, — immers hij roept om Michaël Adriaansz. Tromp, waar hij Michiel Adriaansz. de Ruyter bedoelt — is niet tot rede te brengen voor en aleer Hollanda hem een snooden aanslag op zijn brandkast voorspelt.

Eenmaal zoover laat Hollanda den vrijen loop aan haar illusievolle gedachten, die Batavus ten slotte weet te stuiten door de maagd voor te stellen er een rapport over samen te stellen en dit hem — Batavus — ter lezing aan te bieden.

En dat Hollanda geen alledaagsche plannen voor heeft, moge blijken uit hare volgende woorden: „Ik wil u niet zien „als eene mogendheid van den eersten rang, maar ik wil u „zien als de eerste mogendheid van den tweeden rang, niet als „eene die expansie zoekt naar buiten, maar naar binnen in wat „u toebehoort; ik wil niet, dat gij de zee zult beheerschen, maar „ik wil dat gij medezeggenschap hebt op zee, zooveel, dat gij „er mede verzekert uw bezit en uw onafhankelijkheid, moederland en koloniën; ik wil dat gij uwe directe telegraafkabels, „die gij zult leggen, kunt beschermen of dat gij, als uw vijand „ze vernielt, hem die kwetsbaarder is op dit stuk, met woeker „kunt terugbetalen; ik wil, dat gij kolenstations kunt verdedigen; ik wil, dat gij uwe handelsmarine kunt beschermen en „de vijandelijke op vele punten afbreuk kunt doen; ik wil, dat „gij de hand zult reiken aan onze transatlantische en andere „mailbooten, voor welke gij tot nog toe met onbegrijpelijke lichtzinnigheid niet de minste subsidie overhadt, om ze in tijd van „oorlog met goed gevolg te kunnen rekwireeren als hulpkruisers; „ik wil, dat de vijand zich twee malen bedenke, alvorens den „twist te beginnen en wel wete dat een bombardement van

„uwe kustplaatsen beantwoord kan worden; ik wil nergens „ruzie zoeken en gaarne in de hartelijkste verstandhouding met „allen leven, maar tevens niet langer gedoogd zien eenige ver- „nedering, ik wil met één woord: wakker zijn".

Aan de hand van captain MAHAN, den bekenden historicus-strateeg, vooral door zijn eerste werk onzen lezers zoo goed bekend, schetst Schrijver in overtuigenden trant hoe „zeesterkte" [1]) ons kan waarborgen het liefste wat wij Nederlanders bezitten, onze onafhankelijkheid en daarmede nauw verbonden het ongestoord bezit onzer koloniën.

In het eerste gedeelte van de brochure des Heeren PENNINK is dan ook hoofdzakelijk genoemde Amerikaansche hoofdofficier aan het woord en de S. zorgt met min of meer korte tusschenbeschouwingen voor het verband tusschen de verschillende door hem aangeroerde onderwerpen.

Op bladz. 15 is de S. niet billijk in zijn oordeel over de marinebestuurders van vroeger jaren; immers de vraag: „welke waarde had de onzeewaardige „Prins Hendrik" klinkt niet ernstig, als men weet dat de volkomen zeewaardige „Prins Hendrik" niet alleen een uitmuntend schip was, doch zelfs bij hare intrede in de Nederlandsche marine door buitenlandsche deskundigen het beste schip ter wereld genoemd werd.

Grootsch zijn des schrijvers plannen, breed zijn inzicht, voor niets terugdeinzend zijne conclusiën, doch wij vragen ons af: belanden wij met dergelijke schema's niet in het rijk der utopieën, kan zulks bereikt worden door een land als het onze, klein in zielental en begrensd in zijn draagkracht; blijven wij aldus op het terrein van een zeemogendheid van den tweeden rang?

Maar gesteld dat HOLLANDA aan BATAVUS de overtuiging kon schenken dat de financiëele opofferingen *moeten* geschieden en dat het financiëele stelsel door haar ontworpen uitvoerbaar is, gesteld dus dat het marinebestuur geheelijk zich kan gedragen conform den staat op blz. 88, zijn dan de plannen van aanbouw en verdere voorstellen zoowel voor materieel als personeel doeltreffend?

De S. doet ons als slagschip het type „Georgia" aan de hand en voor pantserkruisers de „Brooklyn". Schaart S. zich aan de zijde van hen, die niet alles aan den factor snelheid willen zien opgeofferd, vreemd mag het heeten dat hij ook de vaart van den *kruiser* tot kleiner bedrag wil terugbrengen en eigenlijk alleen met het doel binnen den vermoedelijken prijs van 7.4 millioen te blijven. Slechts kort verwijlt S. bij het type van schip, wil dit trouwens wel aan later beslissing overlaten, mits slechts eenheid, homogeniteit besta ook ten aanzien van snelheid en handelbaarheid der schepen, die moeten samenwerken.

1) Het woord zeesterkte wil ons niet gelukkig gekozen voorkomen. Capt. MAHAN toch, die onze taal min of meer machtig is, was zoo getroffen door ons veelzeggend woord „zeemacht" (niet gebruikt in den concreten zin van oorlogsmarine), dat hij het vertaalde door „seapower", hetgeen de Heer P. nu weder door „zeesterkte" vervangt.

Dit vooropgesteld, stelt S. het aantal schepen vast, waaruit de vloot moet bestaan. Hij acht noodig voor den Maleischen archipel een ooster- en een westereskader, ieder van 4 slagschepen 1e klasse en 6 gepantserde kruisers 1e klasse, benevens een reserve van 2 slagschepen 1e klasse, 3 kruisers 1e klasse, 2 der huidige pantserschepen en 3 der bestaande pantserdekschepen, alzoo een totaal van 10 nieuwe slagschepen en 15 nieuwe kruisers, gezwegen van de noodige groote torpedobooten en torpedojagers. In korte trekken schetst S. de ligging der bases van operatie, gaat na hoe te handelen voor het geval dat Nederland werd aangevallen door den krachtigst denkbaren vijand — Engeland —, en licht op gezag van Fransche marinechefs toe, welke gedachtengang hem geleid heeft tot de voorgestelde eskadersterkte. Voor West-Indië zijn noodig 2 slagschepen 1e klasse en 3 gepantserde kruisers 1e klasse, benevens 2 der huidige pantserschepen en 3 der huidige pantserdekschepen, terwijl voor het moederland bestemd worden — als redelijk voldoende —: 2 slagschepen 1e klasse, 3 gepantserde kruisers 1e klasse, de 4 beste pantserschepen en één pantserdekkruiser van de bestaande vloot, geholpen door hulpkruisers van de handelsvloot.

Erkend moet worden, dat met deze eerbiedwaardige vloot, mits deugdelijk aangevoerd en bemand — met de inrichtingen voor dokken, herstelling en conservatie aanwezig — Nederland een gerusten blik in de toekomst zou kunnen slaan en zich krachtig zou kunnen weren bij een vijandelijke poging tot molest.

Kunnen wij de algemeene beschouwingen over bemanning en opleiding, waarin ook Mahan weder een lijvig woordje meespreekt, deelen, het in overweging gegeven stelsel van recruteering onzer zeelieden zouden wij nader toegelicht moeten zien om er een voldoend oordeel over te kunnen vellen. In beginsel lijkt het stelsel fraai, doch zonder proefneming kan moeilijk beoordeeld worden of op de voorgestelde wijze een *voldoend aantal* vrijwilligers voor de zooveel *uitgebreider* vloot zal te recruteeren zijn; het mag betwijfeld worden. Ook de vorming tot officier is een te ernstige zaak om even in een paar bladzijden te zien afgehandeld, en nu moge men al onderschrijven dat „men uiterst knap kan zijn en toch niet van het hout, waaruit men admiralen snijdt" en dat „volharding, inzicht, moed, blijmoedigheid, bedaardheid in het gevaar, stalen zenuwen, sterk gestel, alles uitvloeisel van of samenhangende met karaktervorming, factoren zijn, zeker even gewichtig als kunde", — de laatste factor kunde — ontwikkeling — (standsverschil staat er geheel buiten) spreekt in den tegenwoordigen tijd o. i. een hartiger woordje mede dan S. noodig vindt en dit zoowel voor een vlootvoogd in de uren des gevaars als voor de zeeofficieren, chefs de bureaux, in de deugdelijke voorbereiding van de taak, die de zeemacht wordt opgelegd in tijd van oorlog.

In de keuze, *waar* een werf van aanbouw in het leven te roepen, verschilt de schr. hemelsbreed met allen, die over dit onderwerp hun licht lieten schijnen; en de vraag moet ons

van het hart: is het den ingenieur PENNINK werkelijk ernst een nieuwe werf voor zware diepgaande oorlogsschepen te bouwen nabij Brielle of op Tholen?

Ten aanzien van beheer en bestuur toont S. zich eveneens hervormer; het denkbeeld „een minister buiten de politiek" zal vele aanhangers vinden, maar waarom de veranderingen verder zoo ingrijpend moeten zijn, is ons niet duidelijk.

Maar hoe dit alles zij, een vloot zooals HOLLANDA haar wenscht, is niet te versmaden en het komt er dus maar op aan de gelden bijeen te krijgen, die daarvoor benoodigd zijn. Schrijver heeft blijkbaar gevoeld hoe dit gedeelte van zijn arbeid in allereerste instantie den toets der beoordeeling moet kunnen doorstaan, en het is hem gelukt een financieel plan te ontwerpen, dat stoutheid van opzet paart aan een grenzenloos vertrouwen in het werkelijk pittige, opofferende dat er z. i. schuilt in den sluimerenden BATAVUS. Wij verklaren ons onbevoegd Schrijver in zijn economische beschouwingen te volgen, en laten het aan deskundige fiscus-mannen over te beoordeelen of de leening à 2 %, het marinefonds en de voorgestelde belastingen binnen den greep van het mogelijke vallen.

Mocht het daarheen kunnen geleid worden „dat de krijgsmarine zal zijn 's volks troetelkind, welks minste zwakheden het angstig, maar niet kinderachtig en onder partijleuzen, onderzoekt en verhelpt, ongeveer zooals in Engeland", wie zou het niet wenschen? en wie onzer zou den S. niet dankbaar zijn daartoe een steentje te hebben bijgedragen?

BOEKAANKONDIGING.

Bemastung und Takelung der Schiffe, von F. L. MIDDENDORF; Verlag von JULIUS SPRINGER, Berlin.
Prijs geb. 30 R. M.

Dit werk beoogt eene beschrijving te geven van het tuig der zeil- en stoomschepen in den meest uitgebreiden zin van het woord.

In het eerste gedeelte wordt de theoretische scheepsbouw en de theorie voor de berekening van zeiloppervlakken, zeilpunt enz. gegeven, terwijl in het tweede gedeelte afbeeldingen van de meest verschillende tuigen van zeil- en stoomschepen gegeven worden, met aanwijzing hoe de verhoudingen en afmetingen van de rondhouten enz. genomen moeten worden. Het derde gedeelte bevat teekeningen en beschrijvingen van allerlei onderdeelen van het tuig.

Een groot aantal goed uitgevoerde plaatteekeningen en schetsen geeft dit werk iets zeer aantrekkelijks.

Den Uitgever komt een woord van lof toe voor de fraaie uitvoering van dit leerboek.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën gedurende de maand April 1903.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 1e kl.	A. A. Flaes.	Wachts. W/o.	commt. Balder	2 April.
id. 2e „	H. M. Manikus . .	non-actief . . .	Balder	4 „ 1)
id.	O. H. van Persijn.	Bellona. . . .	commt. Hefring	1 „
Dir. off. v. gez. 1e kl.	G. H. Klosser . . .	Dir. Amsterd.	Dir. W/o. . . .	1 Mei.
id. 2e „	Dr. A. W. M. van Deventer	hospitaal W/o.	Dir. Amsterd.	„
Off. v. gez. 1e kl.	F. Bennik.	W/s. Helvoet.	tijd. chef hosp. Helvoet . .	„
id. 2e „	F. J. Broers	Neptunus . . .	hospitaal W/o.	11 April.
Luit. t. z. 1e kl.	P. G. J. graaf van Hogendorp	1e off. W/s. A/d.	commt. Wodan	7 „ 2)
id.	P. J. Serlé	commt. Wodan	commt. Bulgia	„
Inspect. v. adm.	D. G. Krol van der Hoek	intendant W/o.	non-actief . . .	8 Mei.
Off. v. adm. 1e kl.	S. Hummelinck . .	non-actief . . .	intendant W/o.	„
Luit. t. z. 2e kl.	A. C. de Joncheere	id.	met part. S.S. Gedé n. O.-I.	25 April.
Adelborst 1e „	G. L. Mulder	id.	met part. S.S. Gedé n. O.-I.	25 April.
Luit. t. z. 1e „	A. Pieren	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	29 Mrt.
id.	C. H. de Goeje. . .	R. Claeszen . .	id.	9 Mei.
id.	J. A. M. J. Beretta .	non-actief . . .	R. Claeszen . .	„
id.	A. v. d. Sluis . . .	id.	Wachts. W/o.	12 „
id.	H. J. Albarda . . .	id.	id.	6 „
Off. v. adm. 2e kl.	K. van der Heiden	Bellona.	non-actief . . .	18 April.
id.	J. H. Ruijgrok . . .	Kortenaer . . .	Bellona	„
id. 1e „	C. Flaes	non-actief . . .	Kortenaer . . .	„
Luit. t. z. 2e „	P. H. Gallé	W/s. Helvoet opleiding leerl. mach.	non-actief . . .	15 Mei.
id.	F. Verschoor v. Nisse	W/s. Helvoet.	opl. leerl.-mach.	1 „
id.	G. L. de Bruijn . .	non-actief . . .	id. (tijdelijk)	„
1e luit. marin.	G. Faessen	gepensionneerd		16 April.
2e id.	C. R. v. Blijenburgh	bevorderd tot 1e luit. d. marin.		„
Luit. t. z. 1e kl.	C. L. van Buuren .	non-actief . . .	ged. Dir. W/o.	2 Juni.
Inspect. v. adm.	S. J. A. Deijll . . .	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	28 Mrt.
Student	J. A. v. Trotsenburg	benoemd tot off. v. gez. 2e kl.		16 April.

---

1) Detach. aan boord »Ulfr" ingetrokken. — 2) Bevel »Bulgia" ingetrokken.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 1e kl.	H. T. Hoven	non-actief . .	in comm. d. Haag	25 Apr
Off. v. adm. 2e kl.	J. H. Dijkman . . .	Wachts. W/o.	non-actief . . .	22 „
Inspect. v. adm.	D. G. Krol v. d. Hoek	non-actief . . .	per part. S.S. „Oranje" n. O.-I.	6 Jun
Luit. t. z. 1e kl.	F. H. Sobels	gepensionneerd		16 Apr
id. 2e „	J. H. Zeeman . . .	bevorderd tot luit. t. z. 1e kl.		„
Adelborst 1e „	J. de Graaff.	id.	id. 2e „	„
Off. v. adm. 1e „	O. Willemstijn . . .	gepensionneerd		„
id. 2e „	C. J. Eeg	id.		„
id.	H. J. Faure	id.		„
id.	D. Peereboom Voller	id.		„
id.	L. J. Mouton	bevorderd tot off. v. adm. 1e kl.		„
Off.-mach. 2e kl.	G. H. Brakke. . . .	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	10 „
Luit. t. z. 1e „	F. C. Schaalje . . .	1e off. Bellona	id.	25 „
id.	H. S. Suermondt . .	Wachts. W/o.	1e off. Bellona.	„
id.	A. Pieren	non-actief . . .	R. Claeszen . .	12 „
id.	M. H. E. Sachse. .	1e off. R. Claeszen .	non-actief	„
id.	I. T. van Slooten .	non-actief . . .	commt. Merva	9 „
id.	S. Woldringh. . . .	commt. Merva	ged. Rotterdam	„
Off.-mach. 2e kl.	F. H. J. Martijn . . .	Holland	id.	1 „
Off. v. gez. 2e „	J. A. v. Trotsenburg	non-actief . . .	hospitaal W/o.	6 „
Off. v. adm. 2e „	J. P. Zur Muhlen . .	id.	per part. S.S. „Prins Hendrik" n. O.-I.	26 „
Luit. t. z. 1e kl.	P. H. v. Voorthuijsen	Oost-Indië. . .	non-actief . . .	7 „
id.	id.	non-actief . . .	1e off. W/s. A/d.	19 Mei
Kapt.-luit. t. z.	J. W. Doijer	gepensionneerd		21 Apr
Luit. t. z. 1e kl.	F. J. Stam	bevorderd tot kapt.-luit. ter zee		„
id. 2e „	P.H.D. Schuttevaer	id.	luit. ter zee 1e kl.	„
Adelborst 1e kl.	H. A. Romswinckel	id.	id. 2e „	„
Luit. t. z. 1e kl.	D. A. P. Koning.	adj. Minister v. Marine.	non-actief	27 „
id.	H. G. Surie . .	toegevoegd chef staf. adj. Minister van Marine (tijdelijk)		„
id. 2e kl.	G. Duijckinck Sander	non-actief. . .	Wachts. W/o.	1 Mei.
Dir. off. v. gez. 2e kl.	Dr. H. J. v. Rhijn .	bevord. tot dir. off. v. gez. 1e kl. en gepensionneerd		„
Off. v. gez. 1e kl.	Dr. J. W. Blanken .	bevord. tot dir. off. v. gez. 2e kl.		„
id. 2e „	G. J. Colder	id. off. v. gez. 1e kl.		„
id.	G. Buis	hospitaal W/o.	Urania.	26 „
id.	P. J. Vastenou. . .	non-actief . . .	hospitaal W/o.	„
Off. v. adm. 1e kl.	H. D. Rubenkoning	id.	1 Wachts. W/o. 2 Urania . . .	20 Mei. 26 „
Luit. t. z. 1e „	J. G. W. J. Eilerts de Haan	id.	ged. te Utrecht	1 „
id. 2e „	H. J. Boldingh. . .	K. Wilhelmina	non-actief . . .	„

1) Naam verbeterd van v. VOORTHUIJZEN in v. VOORTHUIJSEN. — 2) Neemt pla
tusschen W. H. J. VAN STRAATEN en W. DWARS.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Dir. off. v. gez. 1e kl.	Dr. J. W. Blanken .	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	22 April.
Luit. t. z. 1e kl.	A. H. bar. v. Heerdt tot Eversberg . .	gepensionneerd		1 Mei.
id. 2e „	M. J. v. Alphen de Veer	bevorderd tot luit. t. z. 1e kl.		„
Adelborst 1e kl.	J. W. A. Mulder. . .	id.	id. 2e „	
Luit. t. z. 1e „	W. T. de Booij. . .	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	22 April.

In de Maand Mei.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 1e kl.	J. P. Guépin	1e off. W/s. A/d.	non-actief. . .	19 Mei.
Dir. off. v. gez. 2e kl.	Dr. C. J. de Bruijn Kops Jr.	hospitaal W/o.	id.	3 Juni.
Off. v. gez. 1e kl.	M. M. Jung	Kweeks. v. Zeevaart	hosp. W/o.	„
id.	O. Engelken. . . .	non-actief	Kweeks. v. Zeevaart	„
Luit. t. z. 1e kl.	C. W. de Visser. . .	id.	ged. Dir. W/o.	14 Mei.
id. 2e „	H. J. Albarda . . .	Wachts. W/o.	ged. a/b. Gier	2 Juni.
id.	J. Wolterbeek Muller	Gier (rol W/s. W/o.)	ged. Dir. A/d.	„
id. 1e „	E. de Haan.	Dep. v. Marine	non-actief . . .	11 Mei.
id. 2e „	W. Dwars.	esk. Oost-Indië	id.	20 April.
Kapt.-luit. t. z.	J. W. Termijtelen .	commt. Sommelsdijk	Commt. Zeehond	16 Mei.
Luit. t. z. 1e kl.	W. F. van Erp Taalman Kip	1e off. id.	1e off. id.	„
id. 2e „	J. H. Commijs . . .	Sommelsdijk .	Zeehond	„
id.	W. C. A. Vink . .	id.	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	L. van Lissa.	id.	id.	„
Off. v. adm. 2e kl.	A. van der Boon. .	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e kl.	E. R. Schultz . . .	id.	R. Claeszen . .	13 „
id.	P. H. Bussemaker.	non-actief . . .	Zeehond	16 „
id. 1e „	F. C. Schaalje . . .	id.	per part. S.S. „Koning Willem I" n. O.-I.	4 Juli.
Kapt. d. marin.	L. H. J. L. Vogelvanger	gepensionneerd		16 Mei.
1e luit. id.	J. C. Schraver . . .	bevorderd tot kapitein.		„
2e id. id.	H. Willems.	id.	1e luitenant . .	„
Kapt. id.	J. C. Schraver . . .	Buffel	korps	„
2e luit. id.	H. bar. van Hemert tot Dingshof. . .	W/s. Helvoet .	Buffel	„
Kapt.-luit. t. z.	J. J. W. H. v. d. Toorn	1e off. W/s. W/o.	non-actief . . .	30 „
id.	G. Fabius	non-actief. . .	1e off. W/s. W/o.	„
Luit. t. z. 1e kl.	C. W. de Visser. . .	ged. Dir. W/o.	Commt. Python	16 „
id.	J. C. Bentz. v. d. Berg	Marnix . .	commt. Minotauris	„
Off. v. adm. 1e kl.	W. G. L. Brunings.	gepensionneerd		„
id. 2e „	J. H. Dijkman . . .	id.		„

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Off. v. adm. 1e kl.	J. F. bar. v. Heeckeren van Waliën	bevorderd tot off. v. adm. 1e kl.		26 Mei
id. 2e kl.	H. D. Rubenkoning	non-actief . . .	plaatsing a/b. W/s. W/o. en Urania ingetrokk.	„
id.	H. B. van Dam . .	Wachts. W/o.	ged. a/b. Urania	„
Kapt. ter zee	W. A. Palm	gepensionneerd		16 „
Luit. t. z. 1e kl.	E. L. F. Bolemey .	id.		„
Kapt. luit. t. z.	J. C. Cramer	bevorderd tot	kapt. ter zee. .	„
Luit. t. z. 1e kl.	H. Herman	id.	kapt.-luit. t. z.	„
id. 2e „	A. C. de Joncheere	id.	luit. t. z. 1e kl.	„
id.	P. H. Cool	id.	id.	„
Adelborst 1e „	M. J. L. Rosman .	id.	id. 2e „	„
id.	H. E. te Winkel. .	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e „	H. A. Romswinckel	W/s. Helvoet	ged. a/b. Bulgia.	22 Mei
Off. v. adm. 2e „	J. P. Zur Muhlen .	non-actief . . .	per SS. „Oranje" naar O.-I.	6 Juni
Adelborst 1e „	M. Rottenheim . . .	id.	Cerberus . . .	18 Mei
Off. v. adm. 2e „	C. Valkenburg . . .	id.	per S.S. „Lawoe" naar Oost-Indië	27 Juni
Luit. t. z. 2e „	F. de Haas . .	id.	per S.S. „Koning Willem I" naar O.-I.	4 Juli
[illegible]	[illegible]	[illegible]	non-actief . . .	23 Mei
[illegible]	[illegible]	[illegible]	id.	„
[illegible]	[illegible]	id.	Wachts. W/o.	„
[illegible]	[illegible]	[illegible]	Marnix.	„
[illegible]	[illegible]	[illegible]	non-actief . . .	„
[illegible]	[illegible]	[illegible]	W/s. Amsterd.	26 „
[illegible]	[illegible]	[illegible]	Marnix	„
[illegible]	[illegible]	[illegible]	ged. torpedoid.	23 „
[illegible]	[illegible]	[illegible]	Urania	26 „
[illegible]	[illegible]	[illegible]	non-actief . . .	„
[illegible]	[illegible]	id.	plaats. Urania ingetrokken	„
[illegible]	[illegible]	[illegible]	W/s. Helvoet.	3 Juni
[illegible]	[illegible]	[illegible]	per part. S.S. [illegible]	30 Mei
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] Haag	10 Juni
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	„
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] Helvoet [illegible]	16 „

[illegible] en Rös.

INHOUD:

Blz.

De toepassing van de beginselen der Conventie van Genève op den zeeoorlog, door Dr. J. A. PORTENGEN, Arts, Officier van Gezondheid der 1e klasse Hr. Ms. Zeemacht 173

Versiag van eene herstelling welke door middel van Thermit is uitgevoerd 180

Het aan boord weder voor het gebruik gereed maken van de buisjes van het THOMSON-lood 182

Benadering van getijconstanten 185

De noodzakelijkheid voor de Inlandsche scheepsonderofficieren om Nederlandsch te leeren 191

Uit de Pers 192

Korte mededeelingen 201

- Bewegingen der Ned. schepen 201
- Aanbouw 201
- Artillerie 205
- Proeftochten en Stoomwezen 208
- Onderzeesche booten 215
- Personeel 217
- Torpedo's 219
- Diversen 219

Boekbeoordeeling 221

Boekaankondiging 228

Mededeelingen vanwege het departement van marine 229

Definitieve marinebegrooting voor het dienstjaar 1903.

Voorloopig verslag 57

Memorie van antwoord 78

Nota van wijzigingen 101

Behandeling der begrooting in de Tweede Kamer der Staten-Generaal 101

Eindverslag der commissie van rapporteurs in de Eerste Kamer der Staten-Generaal 218

De plaatsing van stukken sluit niet in, dat de Redactie zich met de daarin uitgedrukte denkbeelden vereenigt.

VERANDERING VAN ADRES EN RECLAMES OVER HET NIET-ONTVANGEN VAN HET MARINEBLAD TE ZENDEN AAN DEN UITGEVER.

18e Jaargang 1903—1904. Vierde Aflevering. - 1 October 1903.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.

ONDER REDACTIE VAN:

W. B. K. BOOM, J. A. VAN ZADELHOFF,
W. F. VAN DER WAARDEN, J. H. ZEEMAN, J. B. M. TEN BOSCH,
P. C. COOPS, S. VAN LENNEP, *(secretaris)*.

DEN HELDER.
C. DE BOER Jr.

NAAR OOST-INDIË *wordt dit blad per zeepost verzonden. De toezending kan echter ook per mail geschieden tegen vergoeding der extra porto's, die ongeveer 30 cents per jaar bedragen. Aanvragen daartoe te richten aan den uitgever.*

IN MEMORIAM.

GERBRAND TURK,

HOOFDINGENIEUR DER MARINE,

RIDDER IN DE ORDE VAN DEN NEDERL. LEEUW.

GEBOREN TE VLISSINGEN

den 14en JANUARI 1848.

OVERLEDEN TE 's-GRAVENHAGE

den 29sten JULI 1903.

Den 29sten Juli overleed te 's-Gravenhage GERBRAND TURK, Hoofd Ingenieur der Marine, diep betreurd door allen die hem gekend hebben.

Zijne meerderen achtten hem als iemand op wien staat gemaakt kon worden, zijne gelijken vonden steeds in hem een prettigen kameraad, en voor zijne minderen trad hij als een humaan chef op.

Den 14den Januari 1848 te Vlissingen geboren, alwaar zijn vader destijds Ingenieur bij de Directie der Marine was, was reeds als kind bij hem de liefde aangekweekt tot het vak waaraan hij op lateren leeftijd zijn krachten zou wijden. In 1864 vertrok hij naar Delft ten einde aan de Polytechnische School de voor zijn toekomstige loopbaan noodige studiën aan te vangen.

Na een 6-jarig verblijf aldaar werd hij op 1 Augustus 1870 benoemd tot Adspirant-Ingenieur en geplaatst op 's Rijks werf te Amsterdam; na ruim twee jaren volgde reeds zijne bevordering tot Ingenieur 2e klasse.

De dienst op 's Rijks werf werd in den aanvang van 1876 voor hem afgewisseld met eene plaatsing aan boord van het ramtorenschip „Prins Hendrik der Nederlanden", met welken bodem hij eene reis naar Oost-Indië medemaakte.

Toen hij in het najaar weder in het vaderland teruggekeerd was, werd de werf te Willemsoord hem als standplaats aangewezen en volgde met 1 Januari 1877 zijne bevordering tot Ingenieur 1e klasse.

Gedurende een tijdvak van bijna 8 jaren wijdde hij zich te Willemsoord aan zijne bezigheden op 's Rijks werf en aan het gezellige verkeer, waartoe de gemeente Helder, en meer bijzonder de Directie der Marine te Willemsoord, zich zoo bij uitstek leent. In zijn jovialen omgang met iedereen gaf hij menigeen een bijnaam, die echter nooit kwetsend was doch eenvoudig getuigde van een opgeruimden geest en zin tot humor.

Het is in dezen tijd dat een zeer treurig ongeval, het vergaan van den monitor „Adder" in het jaar 1882, de oorzaak werd dat hem een eigenaardig werk werd opgedragen, namelijk de leiding van het onderzoek naar den gezonken monitor door duikers. Hoewel hij onvermoeid daaraan arbeidde, mochten de herhaalde duikingen, door werklieden van 's Rijks werf te Willemsoord onder zijne leiding aan boord van een tijdelijk daarvoor ingerichte sleepboot verricht, niet tot een belangrijk resultaat

voeren wegens de groote moeielijkheden, verbonden aan het duiken en op den bodem der zee arbeiden op een plaats waar de toestand der zee zulks zeer zelden toelaat.

Terwijl te Willemsoord zijne werkzaamheden voornamelijk betrekking hadden op de herstelling van de uit Oost-Indië terugkeerende schepen der Marine, ving in 1885 een nieuw tijdperk in zijn dienst aan door zijne detacheering te Londen bij de verandering der torpedobooten „Etna" en „Hecla" en den nieuwen aanbouw der torpedoboot „Ardjoeno" op de werf der firma Yarrow. Na zijn terugkeer te Amsterdam, waarheen hij intusschen 1 September 1884 overgeplaatst was, bleef hij geruimen tijd belast met de zorg voor den aanbouw van torpedobooten op 's Rijks werf aldaar en met het toezicht op den aanbouw van torpedobooten op particuliere werven.

In het jaar 1891 werd hem de zorg opgedragen voor de werkzaamheden voor den bouw van het pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden".

Het toeval wilde echter dat het hem niet gegeven zou zijn dien bouw te voltooien; want reeds 1 April 1892 volgde zijne benoeming tot Hoofd-Ingenieur gepaard met overplaatsing naar het Departement van Marine en toevoeging aan den Chef der Afdeeling Materieel. Vier jaren bracht hij aan het Departement door, tot hij weder, 1 Mei 1896, als Hoofd-Ingenieur te Willemsoord optrad, waaraan hij door zijne herinneringen van vroeger verbonden was en waar hij, als liefhebber van lucht, ruimte en vrije beweging, zich meer op zijn gemak gevoelde.

Maar ook aan dit tijdperk van zijn leven moest weder een einde komen, en wel door zijne herplaatsing aan het Departement van Marine met 1 Juli 1903.

Intusschen werd hij enkele maanden voor dezen datum aangegrepen door een keellijden, dat al spoedig een zeer ernstig karakter aannam en hem belette zijn dienst waar te nemen. Een hem verleend verlof en de meest zorgvuldige behandeling door bekwame geneeskundigen mocht helaas niet baten. Ten slotte maakte de dood, die hem voor erger lijden spaarde, nog onverwacht een einde aan zijn voor velen zoo dierbaar leven. Behalve door de egade, met wie hij sedert 1886 gehuwd was, en door zijne 5 kinderen is zijn heengaan betreurd door de vele vrienden, die hij zich overal verworven had.

Aan zijn graf maakte dan ook de gepens. Vice-Admiraal F. K. Engelbrecht zich tot tolk van deze laatsten door den overledene te herdenken in zijne verschillende, reeds in den aanhef hiervan genoemde goede hoedanigheden. Dat ook de Regeering zijne diensten op prijs stelde was reeds gebleken door zijne benoeming in 1897 tot Ridder in de Orde van den Nederlandschen Leeuw.

Zijn nagedachtenis zal steeds in eere blijven.

HULDE VAN DE MARINE AAN DE NAGEDACHTENIS VAN MAARTEN HARPERTSZOON TROMP.

Gelukkig is het voor het karakter van ons volk, dat het nog steeds zijn beroemde mannen weet te eeren en het was dan ook een verblijdend verschijnsel, dat bij onze Marine velen, na het voorloopig daartoe opgevat plan te hebben vernomen, den wensch te kennen gaven, om tegenwoordig te zijn bij de indrukwekkende hulde, die op den 10den Augustus van dit jaar te Delft aan het graf van onzen zeeheld MAARTEN HARPERTSZOON TROMP werd gebracht.

Op dien tweehonderdvijftigsten gedenkdag van het sneuvelen bij Ter Heide van den grooten Admiraal, waren daar voor zijn praalgraf, het kunstwerk ontworpen door den architect PIETER POST en uitgevoerd door ROMBOUT VERHULST en WILLEM DE KEIJSER, vertegenwoordigers van alle korpsen der zeemacht, zoowel actief dienenden als gepensionneerden te zamen gekomen om door hunne tegenwoordigheid te getuigen, dat TROMP nog steeds als „*Bestevaer*" in de herinnering voortleeft, dat zijn laatste woorden „*Houdt goeden moed*", nog niet vergeten worden; dat zijn spreuk „*Myn hert en hand zijn voor het landt*" nog bij de Marine in eere wordt gehouden. Het was een bewijs dat de Marine nog steeds vrij de oogen kan opslaan voor de schim van den Admiraal, bij wiens dood MICHIEL ADRIAANSZ. DE RUYTER uitriep: „Ach, dat ik gestorven ware voor *Bestevaer*"; eene hernieuwing van de belofte, dat de Marine ook nu bereid zal wezen zijn voorbeeld te volgen, wanneer de vaderlandsche kust in gevaar komt.

Te elf uur op dien dag vereenigden zich de vertegenwoordigers uit de Noordelijke en Zuidelijke Directiën der Marine en van het Departement aan het spoorwegstation aldaar. De deputatie bestond uit: Schout-bij-nacht W. J. DERX, directeur en commandant der marine te Amsterdam, oudsten vlagofficier der zeemacht in Nederland, kapitein ter zee W. J. DE BRUYNE, commandant van het Kon. Inst. v. d. Marine te Willemsoord, kapitein ter zee J. B. SNETHLAGE, den inspecteur van administratie F. H. M. RANT, luitenant-kolonel der mariniers A. P. TIMMERS, kapitein-luitenant ter zee A. L. BOELEN, kapitein-luitenant ter zee W. J. COHEN STUART, kapitein-luitenant ter zee W. D. H. baron

VAN ASBECK, kapitein-luitenant ter zee F. E. baron MULERT, offic. van gezondheid 1e kl. Dr. J. A. PORTENGEN, den offic.-mach. 1e kl. W. F. VAN DER WAARDEN, den offic.-mach. 2e kl. M. ZWART en den 1en luitenant-kwartiermeester der mariniers E. A. VAN WELY. Bij dezen hadden zich nog vele officieren, oud-officieren, waaronder wij o. a. opmerkten de gep. kapiteins ter zee H. NIJGH, A. DE BRUIJNE, J. J. DE BRUIJNE en W. E. HAZENBERG, en adelborsten aangesloten, benevens deputatiën van de Onderofficiersvereenigingen „Van Speyk", „Admiraal de Ruyter", van den „Algemeenen Bond van Onderofficieren" en van den „Bond van Oud-Onderofficieren."

Door Jhr. Mr. A. R. P. VAN KINSCHOT en den heer C. F. GIJSBERTI HODENPIJL, nazaten in de rechte linie van admiraal TROMP, werd de deputatie aan het station ontvangen en geleid naar de Oude Kerk, waar TROMP in de nabijheid van zijn door hem zoo hoog vereerden chef, den Admiraal PIET HEIN, rust. Op weg daarheen wekte de stoet veel belangstelling.

Door den ingang aan het *H.-Geest-Kerkhof* het kerkgebouw binnentredende, werden de vertegenwoordigers ontvangen door het College van Kerkvoogden, terwijl van het orgel de plechtige tonen van het „Tempo di Marcia funèbre" uit „Saul" van HÄNDEL weerklonken in de kerk, waar zich op uitnoodiging een aantal burgerlijke en militaire autoriteiten, waaronder de kolonel-commandant van het vierde regiment infanterie, Jhr. VAN DER WIJCK, de majoor R. FROGER, officieren, onderofficieren en manschappen van het garnizoen bevonden, in wijden kring hadden geschaard om de gereserveerde ruimte voor de graftombe, een praalgesteente, dat aan WESTERBAAN de volgende dichtregelen ontlokte:

Hier rust het heldenlijk van Hollands Admiraal,
Van TROMP, die bliksems schoot, uit trompen van metaal.

Kort daarop arriveerden per hofrijtuig uit de residentie de vertegenwoordiger van H. M. de Koningin, de adjudant-luitenant ter zee 1e kl. Jhr. F. M. L. VAN GEEN, en de vertegenwoordiger van den schout-bij-nacht Z.K.H. Prins HENDRIK der Nederlanden, de adjudant, luitenant ter zee 1e kl. Jhr. C. HOOFT GRAAFLAND; terwijl mede opgemerkt werd de adjudant van Z. E. den Minister van Marine, de luitenant ter zee 1e kl. J. A. M. BRON.

Door den voorzitter-kerkvoogd, den heer C. VETH, werden de vertegenwoordigers der Koningin en van den Prins en de deputatie naar de graftombe geleid, waar de schout-bij-nacht DERX de volgende rede uit sprak:

„De tonen van den treurmarsch, die zooeven hebben weerklonken, mogen bij u allen de herinnering hebben opgewekt aan de verslagenheid, den algemeenen rouw op 's lands vloot en in de Vereenigde Provinciën, toen bekend werd, dat op Zondag den 10den Augustus 1653, in zicht van het dorp ter Heide, kort na den aanvang van het gevecht tusschen de Nederlandsche en Britsche vloten, de Luitenant-Admiraal MAARTEN HARPERTSZOON

TROMP door een musketkogel getroffen, weinige oogenblikken later voor goed de oogen had gesloten.

Wel mag gezegd worden, dat die verslagenheid en algemeene rouw overgroote reden van bestaan had, want door dit sneuvelen was, zooals de Raadpensionaris DE WITT zich uitdrukte: een zeeheld uit het leven weggerukt, wiens gelijke de aarde niet veel had gedragen en mogelijk niet lichtelijk in het toekomende zou te vinden zijn.

Thans, juist 250 jaren na zijn dood, zijn wij, officieren van de zeemacht, opgegaan naar dit kerkgebouw, om hulde te brengen aan den grooten Vlootvoogd, wiens moed, beleid en verdiensten door landgenoot en vreemdeling gelijkelijk zijn erkend.

Wanneer ik rondom mij zie en opmerk, dat zoovelen uit allerlei maatschappelijke stelling een blijk van sympathie zijn komen geven voor hetgeen op dezen stond geschiedt, gevoel ik mij genoopt te verklaren, dat het ons, officieren, hoogst aangenaam stemt, dat zoovelen, die buiten het zeewezen staan, zich bij ons hebben aangesloten. Die omstandigheid bewijst, dat men der zeemacht in den lande nog een goed hart toedraagt, dat men voor haar gevoelt, met haar meeleeft, al zij het dan ook dat haar kracht en beteekenis in vergelijking van vroeger aanzienlijk is gedaald. Voorts bewijst uwe tegenwoordigheid, dat men eenstemmig is in 't gevoelen dat het nageslacht zijne groote voorgangers behoort te eeren.

De geschiedschrijvers hebben met voorliefde het heldentijdperk der Nederlandsche zeemacht behandeld. Zij — en onder hen een aantal buitenlanders — deden dit tevens met onpartijdigheid, want niet alleen is hetgeen tot glorie strekt in een helder daglicht gesteld, zij hebben ook niet geschroomd om berispelijke daden, waaraan het personeel zich schuldig maakte — om fouten, leemten, gebreken en tekortkomingen in de organisatie en in de leiding der zeemacht, voor zooveel die aan Hunne Hoogmogenden en de Admiraliteits-Collegiën waren toevertrouwd, breedvoerig te bespreken.

In de geschiedboeken is trouw verslag gedaan van de bijzonderheden van elken belangrijken zeestrijd. Op dien grond heb ik thans niet na te gaan wanneer en hoe de Luitenant-Admiraal TROMP heeft uitgeblonken, hetzij hij de zege bevocht of — bij minder gelukkigen uitslag — door een beleidvollen en meesterlijken terugtocht de nadeelige gevolgen van een, immer fellen, strijd voor den Lande tot de geringste afmetingen wist terug te brengen. Ik geloof gerustelijk te mogen aannemen, dat een ieder, die belang stelt in 's lands historie, bij het vernemen van het plan der officieren van de zeemacht, dat heden tot uitvoering wordt gebracht, door het herlezen van de gebeurtenissen in TROMP's dagen zijn geheugen zal zijn te hulp gekomen.

Maar, wel acht ik het van belang om op dit oogenblik te herdenken en kortelijk aan te stippen waarin die Vlootvoogd in 't algemeen op zeevaartkundig, krijgskundig en zedelijk gebied heeft uitgemunt.

De reden daartoe vind ik in de wenschelijkheid, ja ik noem het zelfs noodzakelijkheid voor ons zeeofficieren van den nieuwen tijd, om ons te spiegelen aan het edele voorbeeld door MAARTEN TROMP gegeven; om — zoo mogelijk nog ernstiger dan tot heden toe — ons heilig voor te nemen om — wanneer de omstandigheden dat mochten vereischen — al hebben wij slechts over geringe krachten te beschikken, met denzelfden moed, beleid, trouw en volharding pal te staan voor het Vaderland en ons geliefd en geëerbiedigd Vorstenhuis.

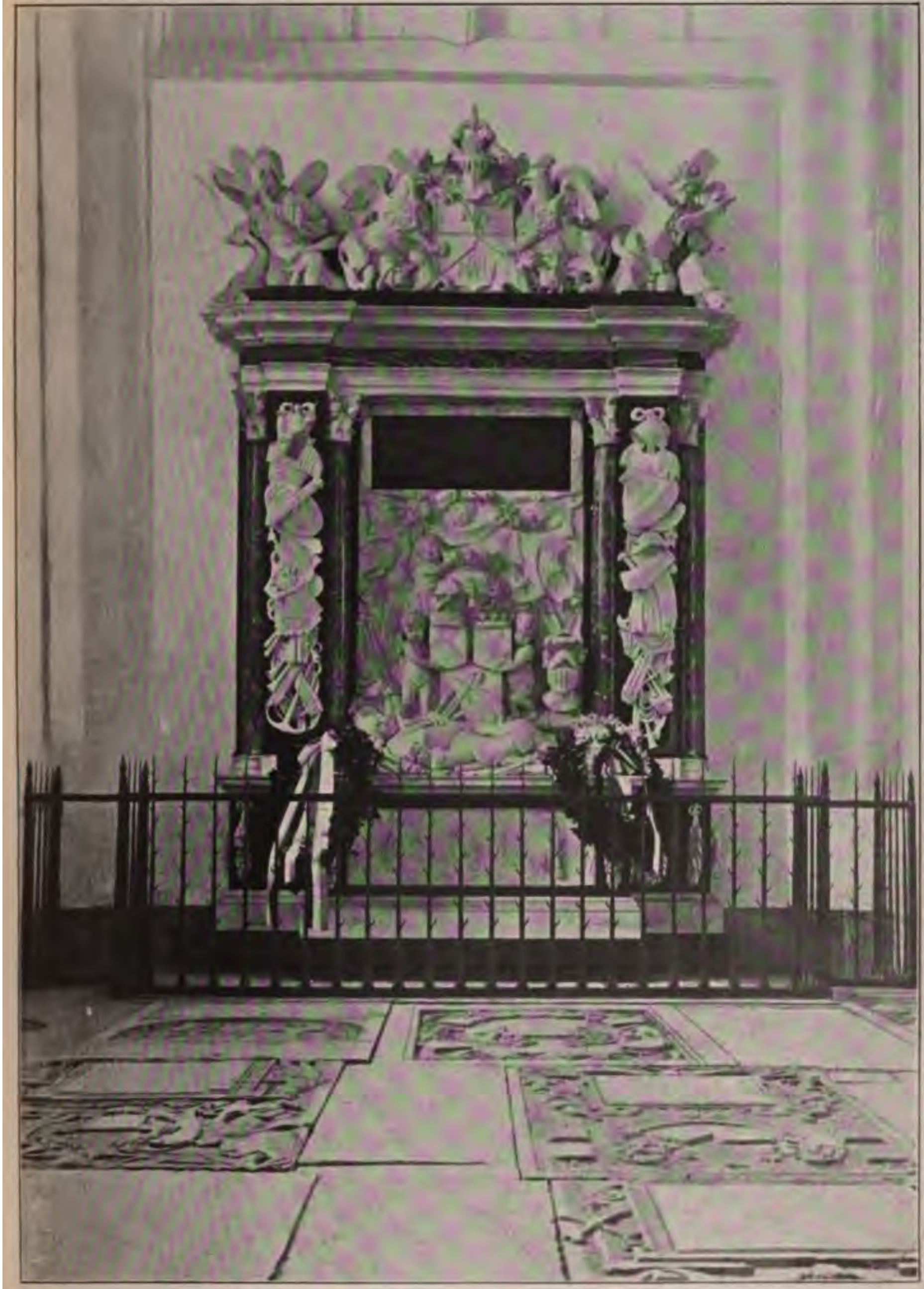
Voordat de Stadhouder FREDERIK HENDRIK MAARTEN TROMP in 1637 tot Luitenant Admiraal verhief, had deze als kapitein een uitmuntende oefenschool doorloopen, vooral toen hij onder de bevelen van PIETER PIETERSZ. HEIN had gediend. Het is een bekend feit, dat de zooeven genoemde Vlootvoogd in 1629 tot zijne hooge functie werd geroepen op grond van zijne uitstekende diensten als bevelhebber van de vloot der West-Indische Compagnie verricht, en met het doel om de destijds verslapte krijgstucht op 's lands vloot te herstellen en de krijgsbedrijven tegen de Duinkerker roovers te leiden.

De voorstellen uit de eerste voordracht voortgevloeid leidden tot de invoering van een nieuwen, voor alle zeelieden verbindenden artikelbrief, tot het uitreiken van eene instructie aan de scheepsbevelhebbers, strekkende om de orde op de vloot te handhaven en te bevorderen, alsmede medewerking tusschen de bevelhebbers en officieren onderling en betere gehoorzaamheid aan den Admiraal en verdere hoofden van den Staat te bewerken.

Aansporing daartoe was het allerminst voor MAARTEN TROMP noodig, zooals blijkt uit het getuigenis van PIETER HEIN, luidende: „dat hij hoewel vele kloekmoedige kapiteins gekend hebbende, in deze altijd eenigen misslag gevonden had, maar nooit in TROMP, in wien hij al de hoedanigheden, die in een zeeoverste vereischt werden, aantrof."

Uit den mond van een moedig en ervaren bevelhebber als den Luitenant Admiraal HEIN heeft zulk een getuigenis hooge waarde, en de uitkomst bewees dat de beoordeelaar juist had gezien; want onder het opperbevel van TROMP heerschte op de vloot eene uitmuntende tucht, welke nog krachtig werd bevorderd doordat de Vlootvoogd, nevens eene heilzame gestrengheid, eene groote mate van humaniteit en vriendelijkheid ten toon spreidde, waardoor hij groot vertrouwen wist in te boezemen en een ieder voor zich te winnen. Terecht mag gezegd worden dat onder MAARTEN TROMP's gezag goed en met liefde op de vloot werd gediend.

De meesterlijke wijze, waarop hij de onder zijn commando dienende bevelhebbers wist te leiden, zoowel op zeevaartkundig gebied als op dat der krijgvoering, behoeft geenszins uitvoerige bespreking. Het beste bewijs daarvoor zijn wel de termen, waarin Engelsche schrijvers zich over hem uitlaten. — Volgens hen was hij een man die gehouden moet worden voor een der grootste zeehelden die tot op zijn tijd in de wereld verschenen



THE NEW Y
PUBLIC LIBR
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

waren. Zij getuigen dat hij zeer ervaren was in de kunst van oorlog voeren ter zee, dat aan hem de eer moet worden toegekend van, in menig opzicht, de leermeester en het voorbeeld der Britsche bevelhebbers te zijn geweest en dat heden ten dage zijne bekwaamheden en heldendaden in Groot Brittannië nog zóó hoog worden geschat, dat men gemeend heeft te midden der lofspraak op de vroegere en latere Engelsche zeelieden aan zijne verdiensten eene opzettelijke hulde te mogen bewijzen en men hem waardig heeft geacht zijne beeltenis, nevens die der Britsche zeehelden, in de galerij te Greenwich op te hangen.

Grooter en vleiender lofspraak door hardnekkige tegenstanders, behoorende tot eene natie die niet licht geneigd is om de verdiensten van vreemdelingen te loven en openlijk te prijzen, is wel nauwelijks denkbaar.

Die lofspraak is alleszins verdiend. Met Tromp toch vangt het tijdstip aan waarop, ten aanzien der krijgvoering ter zee, de oude vechtwijze wordt verlaten en de tactische manoeuvre op den voorgrond treedt. Aan Tromp komt de eer toe den voornaamsten stoot gegeven te hebben tot het toepassen eener meer rationeele en wetenschappelijke methode, zoowel door eene doelmatige verdeeling zijner strijdkrachten, als door de opstelling zijner vloot in linie, of in den vorm eener halve maan, de zwaarste schepen in 't midden — deze laatste formatie vooral wanneer het noodzakelijk was te retireeren voor een overmachtigen vijand of wanneer het de bescherming gold van een convooi koopvaarders tegen de vijandelijke roofzucht — alsmede door de sedert wereldberoemd geworden manoeuvre van het doorbreken der vijandelijke linie.

Bij al die veelzijdigheid en groote verdiensten heeft Maarten Tromp in zijn leven en streven zich steeds doen kennen als een trouw en warm aanhanger van het Huis van Oranje.

Bij het vernemen der mare dat hij gesneuveld was heerschte er, zooals in den aanvang is gezegd, verslagenheid en algemeene rouw op 's lands vloot en door het geheele gemeenebest.

Die rouw getuigt hoe groot dat verlies was; hoezeer Tromp geacht en bemind werd en hoe hoog zijne verdiensten door vrienden en benijders — want ook deze ontbraken hem niet — geschat werden.

Laat ik hier de woorden mogen herhalen, die Jhr. Mr. J. C. de Jonge aan de nagedachtenis van dezen vlootvoogd heeft gewijd:

„Gemeenzaam en vriendelijk van omgang, werd hij door alle zeelieden aangebeden, bij wie hij onder den naam Bestevaêr bekend stond en die hij gewoonlijk zijne kinderen noemde. Na door eigene dapperheid en beleid zich den weg tot de eerste waardigheid van het zeewezen gebaand te hebben, toonde hij die ten volle te verdienen. Bedaard en onverschrokken in den strijd, deelde hij in de hitte van het gevecht met eene verwonderlijke kalmte zijne bevelen uit en nam, ook in het dringendst gevaar, altijd zulke maatregelen als hij voor het welzijn der

hem toevertrouwde zeemacht nuttig en noodig oordeelde. Ervaren in de zeevaart gelijk weinigen, als zeevoogd door niemand tot dusverre overtroffen, edel als mensch, was MAARTEN HARPERTSZOON TROMP de luister van het Nederlandsche zeewezen, de schrik der vijanden, de lieveling der ingezetenen, het sieraad van het vaderland."

Bij het bestudeeren der krijgsverrichtingen waarbij onze groote zeehelden het bevel hebben gevoerd, komt men er onwillekeurig toe eene vergelijking te maken tusschen de toestanden van toen en thans.

In de $2^1/_2$ eeuw die sedert den dood van MAARTEN TROMP zijn verloopen, heeft men bij den reusachtigen vooruitgang der wetenschap, techniek en industrie eene totale omwenteling in het zeewezen zien tot stand komen, welke vooral sedert den Amerikaanschen secessie-oorlog haar beslag kreeg.

De ijzeren en stalen scheepsbouw, waardoor aan de schepen afmetingen, fijnheid van lijnen en stevigheid konden gegeven worden als waarvan men vroeger niet had durven droomen, het zijpantser en de pantserdekken, de verhoogde, zelfs enorme uitwerking van het hedendaagsche geschut, ten gevolge van de moderne geschutfabricage, in verband met de nieuwe buskruitsoorten, de hooge aanvankelijke snelheid en de vlakke banen, de nieuwe springladingen die alleen reeds bij het ontploffen der granaten door vergiftige dampen dood en verderf verspreiden; de hulpmiddelen tot het zeer snel aanvoeren der ladingen; het torpedowezen; de ram; de zeer groote snelheid der schepen door verbeterde ketel- en machine-constructie en de hooge stoomspanning; de electrische zoeklichten; het verbeterde seinstelsel en de groote-afstands-seinen; de draadlooze telegrafie, ja, wat niet al! heeft zulk een ommekeer te weeg gebracht en den mensch zooveel meer macht gegeven over de elementen en de omstandigheden, dat daardoor de tactiek van den zeestrijd ook eene algeheele wijziging moest ondergaan.

Doordat sedert den zeestrijd bij Lissa omtrent die tactiek weinig afdoende, practische gegevens zijn verkregen, staat men allerwegen voor de vraag, welke leiding in den zeestrijd de beste zal zijn.

Wie van ons, officieren, houdt zich niet ernstig bezig met het oplossen dier vraag, met alles wat daarmede samenhangt? Het antwoord kan voorshands niet met zekerheid gegeven worden, men blijft aangewezen op eigen studie en onderzoek; op het met zorg nagaan en overwegen der lessen eventueel door eenig treffen ter zee te geven.

Maar in welke omstandigheden wij in de toekomst ook zullen worden geplaatst, in zooverre kunnen wij toch getrouw blijven aan het groote voorbeeld door onze zeehelden gegeven, dat wij niet versagen; dat wij onze kalmte en koelbloedigheid bewaren, hoe verschrikkelijk en moordend de slag ook mag zijn; dat wij met beleid handelen en liever ondergaan in den strijd, dan oneer te doen aan 's lands vlag.

Mochten wij te eeniger tijd geroepen worden om de belangen van den vaderlandschen bodem, van huis en haard, te verdedigen, dat dit dan geschiede met de woorden op de lippen:

Het Vaderland getrouwe
Blijf ik tot in den dood!

en laten wij dan bereid zijn het hoogste, het uiterste offer te brengen

Voor Vaderland en Vorst!

Het orgel zette hierop plechtig het oude „Wilhelmus" in, gevolgd door het „Wien Neerlandsch Bloed". Daarop werd door Jhr. VAN GEEN namens H. M. een lauwerkrans met rood, wit en blauw lint, waarop een gekroonde W, nedergelegd. De adjudant kweet zich van zijne opdracht met de duidelijk uitgesproken woorden:

„Namens Hare Majesteit de Koningin leg ik dezen krans op het graf van den grooten zeeheld, admiraal MAARTEN HARPERTSZOON TROMP, die heden voor 250 jaar sneuvelde voor Ter Heyde."

Hierna bracht het hoofd der deputatie namens de Nederlandsche zeemacht de stoffelijke hulde aan den grooten Hollander. Zich midden voor de graftombe plaatsende, sprak de Schout-bij-Nacht DERX:

Tot Uwe schim, MAARTEN HARPERTSZOON TROMP, richt ik mij, in tegenwoordigheid van zoovelen van hen, die Gij noemdet Uwe kinderen.

Met den diepsten eerbied en ontzag voor Uwe nagedachtenis voldoe ik aan de opdracht van de officieren van de zeemacht, om U hulde te brengen, door het neerleggen van dezen krans op Uwe tombe.

Zich daarna tot de aanwezigen wendende:

Thans rest mij nog de aangename taak om U, geachte heeren Kerkvoogden, organist, en GIJSBERTI HODENPIJL, namens alle officieren, dienende bij de zeemacht, hartelijk dank te betuigen voor de welwillende medewerking en voor de wijze waarop U ons zijt tegemoet gekomen bij het volvoeren van onze daad van vereering.

Zijt er van overtuigd dat de herinnering daaraan ons levendig zal bijblijven, en sta mij toe, heeren Kerkvoogden, dat ik u verzoek den krans door Hare Majesteit de Koningin geschonken en dien van ons in bescherming te nemen en op beide een wakend oog te doen houden.

De commissie voor de kranslegging, bestaande uit kapt. t. z. DE BRUYNE, luit.-kol. der mariniers TIMMERS, en de luits. t. z. DE VISSER en baron VAN ASBECK, had de levering van den krans opgedragen aan de firma VAN HOUWENINGEN en IJSSELSTIJN te 's-Gravenhage. Aan den $1^1/_4$ M. hoogen krans van echte lauwerbladen, versierd met witte leliën en breede linten in de nationale en oranje kleuren, is een zilveren plaat gehecht met de volgende inscriptie:

„De officieren der Koninklijke Marine aan den onvergetelijken Luitenant-Admiraal MAARTEN HARPERTSZ. TROMP. 10 Augustus 1653—1903."

Nadat deze plechtigheid was afgeloopen, sprak Jhr. VAN KINSCHOT, zich wendende tot de vertegenwoordigers van het Vorstelijk Huis en de deputatie:

In dezen plechtigen stond, die ons, zij het slechts voor enkele oogenblikken, 250 jaren terug in herinnering verplaatst, zij het mij, als nazaat van hem, voor wiens tombe wij ons vereenigd hebben, in de eerste plaats vergund aan de vertegenwoordigers van H. M. de Koningin en van Z. K. H. den Prins der Nederlanden, Hertog van Mecklenburg, te verzoeken den eerbiedigen dank over te brengen aan H. M. en aan Z. K. H. voor de hulde bewezen aan de nagedachtenis van den admiraal MAARTEN HARPERTSZOON TROMP, die tijdens zijn leven het vaderland en het Huis van Nassau-Oranje in de troebele tijden zoo trouw heeft gediend en zijn leven daarvoor gelaten.

Voorts mijn betuiging van waardeering en dank aan de heeren officieren der Nederlandsche Marine, speciaal aan U, Schout-bij-Nacht en verdere hoofd- en andere officieren en adelborsten, hier tegenwoordig, voor het huldeblijk hier nedergelegd op het graf van wijlen den admiraal.

Moge het voor u een behoefte geweest zijn zulks te doen, voor het Nederlandsche volk moge het een bewijs zijn dat de goede geest, die onder onze groote admiraals ten tijde dat ons land met zijn vloot de zee beheerschte, onder de zeemacht heerschte, niet is ten onder gegaan, doch onder onze marine door uwe leiding voortduurt.

Eere wien daartoe eere toekomt.

Aan U allen, die deze plechtigheid met uwe tegenwoordigheid vereerdet, mijn dank.

Het „Halleluja" van HÄNDEL door het orgel besloot de plechtigheid.

In de consistoriekamer werden na afloop door den heer GIJSBERTI HODENPIJL aan de deputatie eenige oude prenten en portretten getoond, welke welwillend waren afgestaan uit de collectie van den heer VAN STOLK te Rotterdam, en betrekking hadden op het geslacht der TROMPEN, en voorlezing gedaan uit de oude grafboeken waarin leden der familie zijn ingeschreven.

Alvorens Delft te verlaten heeft Schout-bij-Nacht DERX zich naar de woning van den heer W. VAN THIENEN begeven om den bekwamen musicus persoonlijk dank te zeggen voor de wijding die hij door zijn orgelspel aan de plechtigheid gegeven had.

HET BEZOEK AAN WILLEMSOORD VAN Z. K. H. DEN PRINS DER NEDERLANDEN EN DE ALGEMEENE ZEIL- EN ROEIWEDSTRIJD VAN DE KON. MARINE-JACHTCLUB TER REEDE TEXEL.

(Met bijgevoegd proces-verbaal.)

Den 14^{en} Juli werden de geruchten, volgens welke Z. K. H. de Prins der Nederlanden, Hertog van Mecklenburg, den wedstrijd der Kon. Marine-Jachtclub met Zijne hooge tegenwoordigheid zou vereeren, bewaarheid, toen de President onzer Vereeniging de door de leden zeer toegejuichte tijding ontving, dat Z. K. H. gaarne genoemden wedstrijd zou komen bijwonen.

Tevens verluidde het, dat Z. K. H. den dag vóór den wedstrijd reeds te Willemsoord zou aankomen, om de maritieme inrichtingen dezer Stelling in oogenschouw te nemen en alzoo kennis te maken met het voornaamste Marine-station in Nederland.

Den 24^{en} Juli verkondigde de donder van het geschut Hoogstdeszelfs aankomst ter reede Texel.

Des v.m. te 10^{u} geëmbarqueerd te IJmuiden aan boord van Hr. Ms. pantserschip „Evertsen", was Z. K. H., geëscorteerd door de 3 torpedobooten „Ophir", „Pangrango" en „Rindjani", naar Texels zeegaten gestoomd, waar de buitendrempel van het Schulpengat te ongeveer 1^{u}30 werd gepasseerd.

Bij ontvangst van het telefoonbericht van Kijkduin, dat Hr. Ms. „Evertsen" het Schulpengat instoomde, pavoiseerden alle ter reede Nieuwediep of in de haven liggende oorlogsschepen, terwijl Hr. Ms. „Kortenaer" en de divisie torpedobooten „Python", „Minotaurus" en „Sphinx" naar den binnendrempel van het Schulpengat stoomden en zich aldaar bij het Prinselijk eskader voegden.

Niettegenstaande het ruwe regenachtige weder bood de reede een levendig schouwspel, toen onder het gebulder der saluutschoten de beide pantserschepen en de divisie torpedobooten, omringd door vele jachten, ter reede aankwamen en daar weldra het anker lieten vallen. De Schout-bij-nacht, Directeur en Commandant der Marine, vergezeld van zijn adjudant, liet zich door de „Mercuur" aan boord van de „Evertsen" brengen, alwaar Z.H.E.G. zijne opwachting maakte bij Z. K. H. den Prins der Nederlanden, op wiens verlangen voorts de commandanten van Hr. Ms. „Kortenaer" en die der torpedobooten aan boord werden geseind, waar zij de eer genoten aan den Prins te worden voorgesteld.

Kort daarop verkondigden saluutschoten van de inmiddels gepavoiseerde pantserschepen en de ter reede liggende „Urania" den talloozen toeschouwers aan den wal, dat Z. K. H. de „Evertsen"

verlaten had, waarop weldra de „Mercuur", gecommandeerd door den Luit. ter zee 1e kl. C. KRUIJS, met de Prinsenvlag in top de haven binnenstoomde onder het paradeeren en gejoel van Hr. Ms. Wachtschip en pantserdekschip „Holland".

Tegenover het Marinebestelhuis — zooals bekend het lastigste plekje van de haven — schoot de „Mercuur" onberispelijk aan de kade, en werd Z. K. H. aldaar ontvangen door den Burgemeester der gemeente, den Kolonel, garnizoenscommandant, den Chef van den Staf der Zeemacht, den Intendant der Zeemacht en den Kapitein van den Generalen Staf, toegevoegd aan den Stelling-commandant.

Na inspectie van de eerewacht van matrozen en mariniers, op den havendijk geschaard onder het bevel van den Luit. ter zee 1e kl. C. J. v. D. HEGGE SPIES, begaf de Prins zich naar de woning van den Schout-bij-nacht WENTHOLT, te wiens huize Z. K. H. deze dagen zoude doorbrengen.

Op de groote zaal van het Directiegebouw werden de hoofd- en commandeerende officieren in deze Directie aanwezig, de autoriteiten van 's Rijks werf en de leden van het Hoofdbestuur der Kon. Marine-Jachtclub aan Z. K. H. voorgesteld, waarna Hoogstdezelve in gezelschap van den Schout-bij-nacht een bezoek bracht aan 's Rijks werf, de marinierskazerne en aan Hr. Ms. pantserdekschip „Holland".

Des avonds had er ten huize van den Schout-bij-nacht en mevrouw WENTHOLT een diner plaats, waar naast den Koninklijken gast tal van autoriteiten aanzaten.

Het weder keerde zich in den naävond ten goede en toen de „Holland" en „Kortenaer" hare fraaie electrische illuminatie ontstaken, de roode, witte en blauwe lichten van de andere oorlogsbodems ontvlamden, de vuurpijlen de lucht doorkliefden en de zoeklichten over haven en kade speelden, bood het geheel een phantastisch schouwspel en vond zelfs de vetpotverlichting midden voor het Directiegebouw genade in de oogen van de talrijke toeschouwers. Toen daarop geheel onverwacht de Prins, vergezeld van de tafelgenooten van hoogergenoemd diner, plotseling zich door de dicht opeengepakte menschenmassa bewoog naar de in feesttooi gehulde en druk bezochte „Holland", ging een langdurig gejuich van de menigte op, en waren wij weder getuige van dat spontaan geuite enthousiasme, dat zich van ons Nederlanders meester maakt als een lid van het vorstenhuis zich in ons midden vertoont.

De avond liep ten einde, het weder klaarde op, — zoude de dag der wedstrijden evenals verleden jaar weder begunstigd worden door fraai weder? En ja waarlijk, toen bestuursleden en wedstrijdcommissarissen den volgenden ochtend vroegtijdig de laatste hand legden aan de voorbereidingen tot den wedstrijd, werden zij verrast door mooi handzaam weertje, uiterst geschikt voor den roeiwedstrijd en met voldoenden wind voor de zeilers.

Te 8 u. voormiddag van den 25en Juli lagen op de reede geankerd Hr. Ms. „Evertsen", „Kortenaer", „Bellona", „Cerberus",

„Urania", „Balder", „Ever" en „Wodan", alle in feesttooi, d. w. z. gepavoiseerd.

Nadat de „Hercules", door den heer ZUR MÜHLEN welwillend te onzer beschikking gesteld, met de leden en gasten der Jachtclub de haven verlaten had, stoomde de „Mercuur" met de Prinsenvlag in top naar buiten, onder het salueeren der in de haven liggende schepen, terwijl de bemanningen van Wachtschip en „Holland" paradeerden en joelden. Ter reede gekomen, salueerden alle ter reede liggende schepen, welker bemanning paradeerde en joelde bij het voorbij stoomen. Na alle schepen gepasseerd te hebben, liet Z. K. H. den blauwen wimpel hijschen en volgde verder met veel belangstelling den roeiwedstrijd, voorgelicht door den kolonel RÖMER, president der Koninkl. Marine-Jachtclub.

Te 9^u47 ving het eerste roeinummer aan, dat der sloepen, geroeid en gestuurd door schepelingen beneden den rang van korporaal. Over den grooten afstand van 2500 M. werd flink aan de riemen getrokken en met de eb mede legde de prijswinner de baan af in 12^m1^s. De sloep van Hr. Ms. „Evertsen", gestuurd door matroos 1e kl. W. G. POMMEREL, won met een voorsprong van 14 sec. den 1en prijs; no. 2 miliciens „Marnix", en no. 3 mariniers, gaven elkaar slechts 2 sec. toe, terwijl de sloep van Hr. Ms. „Kortenaer" den 4en prijs behaalde.

Het volgende nummer, dat der vletten, afstand 1250 M., was als gewoonlijk een geliefd nummer, ook door de toeschouwers aan den wal met veel belangstelling gevolgd. Geruimen tijd behield de vlet van Hr. Ms. „Argus" de leiding, doch moest die ten slotte afstaan aan de vlet van BOSMAN en AUGUSTIJN, de bekende oude twee, prijswinners van de vorige wedstrijden, die met 16 sec. voorsprong no. 1 aankwamen, DE JAGER en BOLLAND van de „Argus" no. 2, de vlet van Hr. Ms. „Kortenaer" no. 3, terwijl die van de „Holland" den 4en prijs behaalde.

Wat oefening bij vletroeien vermag, bleek bij dit roeinummer wederom duidelijk; kalm en rustig, steeds in den goeden koers, bewoog zich de vlet van Hr. Ms. „Marnix", terwijl men de andere vletten, hoe kranig ook geroeid, dan zus, dan zoo zag uitgieren, niet voldoende gewend als de roeiers aan elkaar waren.

Het nummer der adelborsten gaf ten slotte een spannenden strijd te zien tusschen de sloep van VAN REEDE en die van BRUINSMA. Ware de baan ½ M. langer geweest, het jongste jaar had de zege behaald; tegen hun laatsten spurt kon de sloep van VAN REEDE het niet houden en nog juist bijtijds passeerde zij als no. 1 de eindstreep; de tijden waren gelijk.

Het moet gezegd worden, dat de adelborsten 2e kl. 2e afd. in tegenstelling met die van het jongste studiejaar slechts weinig in de gelegenheid waren geweest zich te oefenen.

Hiermede waren de roeiwedstrijden van den voormiddag afgeloopen; een woord van lof aan de commissarissen is hier niet te onpas; op eene reede toch met krachtig tij is het geen gemakkelijke taak alles naar behooren te regelen.

De „Mercuur" kwam, na eerst tot vóór de haven van Oude Schild een tochtje in den Texelstroom gemaakt te hebben, te 12u10 op de haven.

Aan het déjeuner in de Directiezaal waren door Z. K. H. genoodigd de Schout bij-nacht, Directeur en Commandant der Marine te Willemsoord, de president en secretaris der Kon. Marine-Jachtclub, de president der Kon. Roei- en Zeilvereeniging, de commandant van Hr. Ms. „Mercuur" en de adjudanten van Z. K. H. en van den Schout-bij-nacht.

Te 1 uur begon de zeilwedstrijd en alsof alle goede geesten zich vóór de Jachtclub verklaarden, kwam bij het vallen van het afvaartschot een aardig briesje opzetten, juist toen men begon te wanhopen of de modelsloepen de eb wel zouden kunnen doodzeilen. De wind was W.Z.W., de baan werd tegen zon gezeild, volgens den Enkhuizer almanak was het te 3u10 laagwater op de reede.

Toen een half uur later de „Mercuur", waar na afloop van het déjeuner de Prins en zijne gasten weder geëmbarqueerd waren, zich te midden der circa 60 ingeschreven zeilvaartuigen bewoog, ongerekend de talrijke niet mededingende jachten als „Sirene", „Nevermind", „Senior" enz., was de reede met de gepavoiseerde schepen en de witte zeilen van jachten en sloepen een en al leven en bood een werkelijk schoon watertafereel.

Te 1 uur precies was de afvaart der sloepen met modeltuig, waarvoor niet minder dan 20 mededingers waren ingeschreven. Als een gevolg van den weinigen wind even vóór het begin, ging het starten over het algemeen niet voorspoedig; de oppertorpedist Klaassen passeerde het eerst de lijn van afvaart en daarna de korporaal-torpedist Franchimon. Bij de eerste boei (bolton) had de sergt.-torpedist Heijboer de leiding, doch moest die later afstaan aan den bootsman Langerak, die met een voorsprong van 27,5 sec. het eerst de eindstreep passeerde. Door de tijdvergoeding won echter Heijboer den 1sten prijs, Langerak den 2en, Logeman den 3en en Rustemeijer den 4en prijs. De opper-torpedist Klaassen, die bij de mijlton nog n°. 3 was, kwam 5e aan.

Niettegenstaande den flauwen wind maakten de eerstaankomende sloepen een goeden tijd, wat wel daaruit bleek, dat zij over de eerste 6 mijl niet ingehaald werden door de fantaisiesloepen, die een kwartier later vertrokken waren.

Over het traject bolton—mijlton werd door velen onoplettend gezeild, en door hen nagenoeg geen rekening gehouden met de harde eb.

Voor den starter was het zeer lastig de nummers op de zeilen te onderscheiden, welke juist in de richting van de plaats van afvaart bijstonden. Levert dit bij de jachten, die alle hunne eigenaardige kenmerken hebben, geen bezwaar op, bij de gelijkvormige sloepen kan het stagnatie geven, zoodat het alle aanbeveling verdient een volgend jaar de sloepen op beide boegen te voorzien van een duidelijk geschilderd nummer.

Te 1u15 viel het schot voor de sloepen met fantaisietuig aan welk nummer 9 sloepen deelnamen. De B4 „Cerberus" ging het eerst door de startlijn, op den voet gevolgd door de B3 „Holland" en B3 „Kortenaer". Eerst $\frac{1}{2}$ minuut later passeerde n°. 4 de lijn van afvaart. De sloep „Holland" behield de leiding over de geheele baan van 6 mijl, doch moest die bij de 2e ronde afstaan aan de „Evertsen" en „het Loo". Laatstgenoemde kwam bij de mijlton (voor de 2e maal) vóór en wist haar voorsprong over het laatste traject mijlton—eindboei aanmerkelijk te vergrooten. Met groot tijdverschil won de luitenant ter zee 2e kl. A. L. Boeser met glans den 1sten prijs; n°. 2 was E. M. J. Chevalier en n°. 3 J. E. de Bruijne.

Te 1u30 kwamen de ronde en platbodemjachten aan de beurt, waarvoor in de grootste klasse alleen de „Velsa" was ingeschreven; tot ons leedwezen echter had de heer Van Waveren zich genoodzaakt gezien om wegens een sterfgeval in zijne familie van den wedstrijd af te zien.

In de volgende klasse kwamen „Kampioen" en „Albatros" uit.

„De „Kampioen", hoewel geen vluggen start makende, ging belangrijk eerder door de lijn van afvaart dan de „Albatros", zag haar voorsprong bij elke boei vergroot en won met een vrij belangrijk tijdverschil den prijs.

De „Albatros" moest het op dit open terrein tegen de snellere „Kampioen" afleggen; het verschil ware minder geweest als zij voor de boei van aankomst niet nog een slag had moeten maken; de stuurman van de „Kampioen" — hier goed bekend — heeft vermoedelijk beter met de eigenaardigheden van het tij rekening weten te houden.

Te 1u45 vertrokken de jachten van 3 t/m 6 en van 2 t/m 3 wedstrijdeenheden. In n°. IX van het programma waren niet minder dan 7 jachten ingeschreven; in n°. X 2.

De „Trixy", die door eene kleine wijziging in haar tuig zich weder bij deze klasse gevoegd had, zagen wij voor het eerst op onze reede, terwijl de „Helgoland", „Viking" (met gewijzigd tuig), „Albatros" en „Najade" oude bekenden waren. De „Woglinde", die dit seizoen voor 't eerst uitkwam, was een vlugge verschijning, en lijkt ons voor de andere jachten een gevaarlijke mededinger.

De „Aemilia" was niet alleen ter reede Texel een nouveauté, maar zeilde haar eersten wedstrijd, was zelfs nog niet geheel afgetimmerd. Zij lag onberispelijk onder haar tuig en het wil ons toeschijnen, dat de heer Waller van dit jachtje zoowel voor race- als voor kruisdoeleinden veel genoegen kan beleven.

De jachten startten in de volgorde: „Helgoland" met 36⁵ sec., die daarmede den besten tijd van afvaart aller jachten en sloepen maakte, „Trixy" (45 sec.), „Aemilia" (54⁵ sec.), „Viking", „Najade", „Albatros", „Brandal", „Woglinde", „Loudoli".

De „Viking" kwam spoedig voor en bleef dit bij bolton en mijlton; bij de eindboei voor de eerste maal was zij door „Aemilia" ingeloopen, doch zat de „Viking" deze zoo dicht op

de hielen, dat, hadde zij niet die boei geraakt — waarna zij den wedstrijd verder opgaf — de „Viking", ook in verband met de meerdere tijdvergoeding, een aardige kans gehad had voor den prijs. Tot aan de mijlton (2e maal) gaven „Trixy", „Aemilia" en „Helgoland" elkaar weinig toe, doch daarna wist de „Helgoland" belangrijk vóór te komen. Juist op dit laatste traject, waar de „Helgoland" door goed zeilen en bekendheid met het terrein den prijs kranig heeft verdiend, had zij tegen de „Viking" nog een harden dobber kunnen hebben.

Voor de „Albatros" was de gelegenheid te flauw, zij was laatste en bleef dat, tot zij na de laatste boei de „Najade" voorbijkwam. Voor deze laatste was het geschikt weertje en blijkens het proces-verbaal heeft zij haar kans verspeeld op het allerlaatste traject tusschen mijlton en eindboei, waarschijnlijk door te veel op den vloed onder den Helderschen wal te rekenen; waren hare tijden in dezelfde verhouding tot de andere gebleven als tot de mijlton (2e ronde), dan had de tijdvergoeding haar den 2en prijs doen behalen. Was de „Woglinde" een paar minuten gelukkiger geweest in het starten, dan had zij — alle omstandigheden overigens dezelfde gebleven — den 1en prijs kunnen behalen. De zeilsport spreekt hier voor zich zelve en genoegzaam blijkt dat volstrekt niet alleen de eigenschappen van het vaartuig, maar tal van andere omstandigheden invloed op het tijdstip van aankomst hebben.

De jachten passeerden de eindstreep in de volgorde „Helgoland", „Aemilia", „Trixy", „Woglinde", „Albatros" en „Najade"; in verband met de tijdvergoeding werd deze volgorde: „Helgoland" (1e prijs), „Woglinde" (2e prijs), „Aemilia" (3e prijs), „Najade", „Trixy", „Albatros".

Onwillekeurig verwijlden wij bij deze klasse van jachten wat langer, daar zij niet alleen de best bezette klasse was, doch de vaartuigen onderling elkaar zulke scherpe concurrentie aandoen, dat wij bij de wedstrijden dezer jachtjes telkens een anderen overwinnaar uit het strijdperk zien treden, hetgeen dezen kamp ongetwijfeld bijzonder belangwekkend maakt.

De „Loudoli", die onder de lij gekomen was van een der groote jachten, ondervond daardoor belangrijke vertraging en ging zeer laat door de lijn van afvaart. Afgesproken was dat „Loudoli" spanker nòch gaftopzeil zou voeren, om de „Brandal" eenigszins partij te geven. De jachtjes zijn echter al te ongelijksoortig en eerstgenoemde won dan ook gemakkelijk den prijs.

Te 2 uur vertrokken de jachten van 20, 10 t/m 20 en 6 t/m 10 wedstrijdeenheden.

De volgorde van starten was: „Yum-Yum", „Fram", „Vesta", „Chetcha", „Elly", „Magnolia", „Psyche", „Mosa" en „Isis". Over het algemeen werd niet voorspoedig gestart, wat te meer opviel, daar het mooie starten der grootere jachten van verleden jaar ons nog zoo versch in het geheugen lag.

In n°. VI van het programma dongen 2 jachten mede, de „Isis" en de „Elly".

De „Elly", waarvan wij de fraaie lijnen en het elegante tuig niet genoeg kunnen bewonderen, wist den voorsprong op de „Isis", die door omstandigheden zeer laat de lijn van afvaart passeerde, steeds te vergrooten en won met groot tijdverschil den 1sten prijs; haar tijd was de best gemaakte van dezen dag, n.l. $1^{u}42^{m}59^{s}$.

In n^{0}. VII dongen 4 jachten mede (zie proces-verbaal).

De „Vesta" had oorspronkelijk de leiding, doch de van ouds bekende „Magnolia" had haar bij de eerste boei (bolton) reeds ingehaald en bleef verder aan de spits dezer jachten. Zij won met $6^{m}44^{s}$ den 1sten prijs, de „Vesta" was n^{0}. 2.

Voor n^{0}. VIII waren 3 jachten ingeschreven:

De snelle „Chetcha", een lust voor de oogen, haalde de andere spoedig in en won gemakkelijk den 1sten prijs en de „Yum-Yum" wist den afstand op de „Fram" geleidelijk te vergrooten en behaalde den 2^{en} prijs. Voor de brave „Fram", trouwens allerminst een racejacht, was het evenmin een weertje als verleden jaar; bij stormachtig weder zou zij wellicht nog een kwade concurrent zijn.

De wedstrijden werden te 2^{u}.15 besloten met eene hardzeilerij voor visschersvaartuigen, waartoe door eenige zeeofficieren prijzen waren uitgeloofd. Voor dezen wedstrijd, die buiten de eigenlijke bemoeienis der Kon. Mar. Jachtclub plaats had, waren 20 vaartuigen ingeschreven; velen echter trokken zich terug omdat tot de mededingers ook behoorden eenige Lemster aakjes, die vooral bij flauwe gelegenheid veel sneller zijn dan de Heldersche botters, schokkers en blazers. Het aantal deelnemers was ten slotte 11, waarvan het eerst door de startlijn ging de Blazer HD 340, kort daarop gevolgd door TX 151 en TX 1. De strijd over de 6 mijlen was spoedig beslist: de aakjes uit de Lemmer liepen de andere uit en bleven aan het hoofd; de uitslag was LE 44 (SCHEFFER) 1^{e} prijs; LE 37 (KOOISTRA) 2^{e}; LE 15 (DE BLAUW) 3^{e} en TX 151 (ZALM) de 4^{e} prijs.

Dat de aakjes uit de Lemmer snelle vaartuigen zijn, moge blijken uit het volgende staatje, waarin de gemaakte tijden worden gegeven van den prijswinner elker klasse; al geeft deze opgave geen juisten maatstaf voor de beoordeeling der snelheid, toch zijn er wel gevolgtrekkingen uit te maken.

„Elly"	$1^{u}42^{m}59^{s}$	(12 mijl).
„Chetcha"	$1^{u}45^{m}\,4^{5s}$	„
„Magnolia"	$1^{u}46^{m}42^{s}$	„
„Helgoland".......	$1^{u}57^{m}21^{s}$	„
„Kampioen".......	$2^{u}11^{m}43^{5s}$	„
„LE 44"..........	$1^{u}\,6^{m}\,1^{5s}$	(6 mijl).
„Loudoli"	$1^{u}\,9^{m}33^{s}$	„
„Fantaisiesloep B_4" . .	$2^{u}22^{m}\,6^{5s}$	(12 mijl).
„Modelsloep B_8"	$1^{u}25^{m}23^{s}$	(6 mijl).

Z. K. H. had intusschen met veel belangstelling het verloop der verschillende zeilnummers gevolgd en speciaal dat der

klasse 3—6 eenheden in 't oog gehouden. Te ± 3 uur schoot de „Mercuur" langszij van de „Evertsen", waar de Prins de Schout-bij-nachtssloep aan boord deed seinen, die, gesleept door de stoomsloep, Z. K. H. en gevolg aan boord van H. M. „Urania" bracht, welk instructieschip bezichtigd werd en waar de adelborsten een korte manoeuvre met de zeilen uitvoerden. Weder aan boord „Mercuur" teruggekeerd, stoomde men naar de haven, waar het hooge gezelschap te 4 uur aan wal stapte. Te ± 5u30 verliet Z. K. H. de Prins der Nederlanden per extra-trein de stelling Helder, uitgeleide gedaan door dezelfde autoriteiten, die bij de ontvangst tegenwoordig waren, benevens den President der K. M. J. C.

Een den volgenden dag van het Loo ontvangen telegram aan den President onzer Vereeniging, luidende:

„Z. K. H. draagt mij op U, bestuur en leden der Marine-Jachtclub nogmaals dank te betuigen voor aangename ontvangst en bewezen hulde, Hooft Graafland", schonk de overtuiging, dat de Hooge Bezoeker eene aangename herinnering had overhouden van Hoogstdeszelfs verblijf te Willemsoord.

Nadat te 6 uur namiddags in het Kon. Instituut voor de marine te Willemsoord de President onzer Club met een toepasselijk woord de verschillende prijzen had uitgereikt, nam te ± 7 uur het jaarlijksche clubdiner een aanvang, hetwelk den drukken dag op aangename wijze besloot.

Behalve door de vertegenwoordigers van vele uitgenoodigde Vereenigingen werd aan dezen disch ook deelgenomen door Z. Ex. den oud Vice Admiraal Jhr. J. A. Roëll, eerelid der Koninkl. Marine-Jachtclub.

Tal van toosten werden uitgebracht en niet het minst op de H. H. zeilliefhebbers, eigenaars van jachten, die door hunne tegenwoordigheid te dezer plaatse zooveel hadden bijgedragen tot het slagen van dezen jaarlijkschen algemeenen wedstrijd.

Aan het eind van dit verslag gekomen, zij nog de aandacht gevraagd voor het volgende:

Volgens Art. 2 onzer statuten stelt de K. M. J. C. onder meer zich ten doel de bevordering van de roei- en zeilsport „ook onder het overige personeel der Kon. Ned. Marine", d. w. z. onder het personeel beneden den rang van officier.

Kan de jeugdige Vereeniging met eenige voldoening terugblikken op den laatsten wedstrijd, wat betreft het deelnemen van dit personeel aan het gedeelte „zeilen", niet alzoo is dit met het „roeien" gesteld.

Dat slechts gesproken wordt van „eenige voldoening" wat betreft het zeilen, niettegenstaande niet minder dan 20 sloepen uitkwamen, vindt zijn oorzaak daarin, dat o. i. door de onderofficieren veel te laat begonnen is met zich te oefenen. Zooals boven reeds gezegd, is door vele onderofficieren — de goeden niet te na gesproken — het traject bolton—mijlton slordig gezeild.

In stede van zooveel bovenstrooms van de boei bij de mijlton te sturen, dat deze boei in hetzelfde punt van den Texelschen achtergrond werd gehouden, om op die manier den kortsten afstand af te leggen, zeilden velen recht op de mijlton aan, waardoor sommigen ten slotte voor den wind in de eb op moesten om de boei te ronden. Deze zeilers missen de handigheid, welke de Jachtclub juist beoogt hen deelachtig te doen worden, en alleen oefening kan hun die schenken.

Veel zeilen zal hun dat eigenaardige zeemansinstinct geven, dat elke Nieuwediepsche vletterman volop bezit, maar dat vele onzer zeelieden grootendeels missen.

En toch denken juist dezen, dat een paar keer zeilen met een sloep vóór den wedstrijd, en het goed kant zetten van het tuig voldoende is om met vrucht mede te dingen, vergetende dat zicht op tij en wind, begrip van doorzetten van een punt aan den wal of van een ander vaartuig enz. altemaal zaken zijn, welke bij een wedstrijd van gelijksoortige sloepen den doorslag kunnen geven.

Erkennende, dat voor de onderofficieren in het algemeen dikwerf de gelegenheid ontbreekt om zich te oefenen, hopen wij niettemin dat een volgend jaar veel eerder begonnen wordt met zich gereed te maken voor den wedstrijd en dat, indien doenlijk, door de commandeerende officieren het zeilen, ook in den werktijd, zooveel mogelijk wordt bevorderd.

Zooals gezegd, kan het roeien ons nog in veel geringer mate bevredigen. Behalve dat het aantal ingeschreven sloepen niet talrijk was, is er bijna niet geoefend, hebben de roeiers nauwelijks den tijd gehad aan elkaar te gewennen; het doel van de Jachtclub is te dezen opzichte dan ook geenszins bereikt, en de beschikbaar gestelde gelden hebben geen evenredig nut afgeworpen.

Het is hier de plaats de vraag te stellen of aan boord van elk schip niet een der officieren zich zou willen belasten met de oefening der roeiers; daarmede wordt minder bedoeld de menschen te trainen — wat natuurlijk het allerbeste zou zijn — dan wel hen o. m. te overtuigen van het nut van training, willen zij kans op den prijs hebben, hen de beschikking over een sloep gemakkelijk te maken, hun voorts de noodige inlichtingen te verstrekken over de wijze waarop zal geroeid worden, enz. Het bleek o. a. twee dagen vóór den wedstrijd, dat bijna geen der roeiers bekend was met den inhoud van het door het Bestuur der Jachtclub aan de schepen tijdig rondgezonden reglement op het roeien.

Op die wijze stelt het Bestuur der K. M. J. C. zich voor, dat wellicht ook op roeigebied vruchten mogen geplukt worden van de uitschrijving harer wedstrijden.

ZEILVAARTUIGEN.

IV. Marinesloepen type B, met fantaisietuig, gestuurd door H.H. Officieren der Kon. Ned. Marine. leden der Kon. Marine-Jachtclub. Tweemaal de baan; afstand ± 12 Eng. mijl.

Zeilnummer.	Namen der vaartuigen.	W.E.	Eigenaar of Stuurman.	Tijdvergoeding. u. m. s.	Geldende lijn van afvaart. u. m. s.
1	B3 Hr.Ms. W/schip A/m.	5.5	Luit. t/z 2e kl. H. Bisschop van Tuijnen. . . .	—	1 15 0
2	B3 „ „Wassenaer".	5.5	id. id. E. M. J. Chevalier	—	1 15 0
3	B3 „ W/schip W/o.	5.5	2e Luit. der Marin. R. G. A. Schreiner . . .	—	1 15 0
4	B3 „ „Holland" . .	5.4	Luit. t/z. 2e kl. A. W. Boeke .	0 0 12	1 15 0
5	B3 „ „Evertsen" . .	5.1	id. id. J. E. de Bruijne	0 0 51^5	1 15 0
6	B3 „ „Kortenaer" .	5.1	id. id. Th. A. v. Hengel	0 0 51^5	1 15 0
7	B4 „ „Cerberus" . .	3.7	id. id. H. E. Baron v. Asbeck	0 4 37	1 15 0
8	B4 „ „Cerberus" . .		Adelb. 1e kl. M. Bottenheim .		niet
9	B4 „ „'t Loo" . . .	4.3	Luit. t/z. 2e kl. A. L. Boeser. .	0 2 50^5	1 15 0
10	B4 „ „Marnix" . . .	4.0	id. id. C. R. F. Tollenaar	0 3 41	1 15 0

V. Marinesloepen met modeltuig, gestuurd door Onderofficieren der Kon. Ned. Marine, met den rang van korporaal en daarboven. Eenmaal de baan; afstand ± 6 Eng. mijl.

Zeilnummer.	Namen der vaartuigen.	W.E.	Eigenaar of Stuurman.	Tijdvergoeding.	Geldende lijn van afvaart.
11	B2 Hr.Ms. „'t Loo" . . .	6.2	Bootsman A. v. d. Moolen . .	—	1 0 0
12	B2 „ W/schip W/o.	6	„ J. Langerak . . .	0 0 10^5	1 0 0
13	B2 „ „Marnix" . . .	6.1	Torped.-maj. C. Rustemeijer .	0 0 5^5	1 0 0
14	B2 „ „Marnix" . . .	6.2	Korp.-torped. B. J. Franchimon	—	1 0 0
15	B2 „ „Marnix" . . .	6.2	Serg.-torped. J. G. Logeman .	—	1 0 0
16	B2 „ „Holland" . .	6.1	Korp.-konst. J. P. de Leeuw .	0 0 5^5	1 0 0
17	B2 „ W/schip W/o.	6.2	Serg.-konst. C. L. Ham . . .	—	1 0 0
18	B3 „ „Evertsen" . .	4	Kwartierm. K. v. d. Struijs .	0 2 30^5	1 0 0
19	B3 „ „Kortenaer" .	4.2	Opperschipper R. B. A. Theel	0 2 13	1 0 0
20	B3 „ „Kortenaer" .	4.2	Bootsman K. J. Lindström. .	0 2 13	1 0 0
21	B3 „ „Wassenaer".	4.2	Kwartierm. C. W. Kurk . .	0 2 13	1 0 0
22	B4 Kon. Mar. Jachtclub .	4.2	Schrijver-majoor A. Spoel . .	0 2 13	1 0 0
23	B3 Hr.Ms. „Marnix" . . .	4.4	Serg.-torped. M. J. Heijboer .	0 1 57	1 0 0
24	B3 „ „Marnix" . . .	4.2	Korp.-torped. F. P. Arents . .	0 2 13	1 0 0
25	B3 „ „Marnix" . . .	4.2	Torped.-majoor A. van Straaten	0 2 13	1 0 0
26	B3 „ „Marnix" . . .	4.1	Opper-torpedist W. L. Klaassen	0 2 22	1 0 0
27	B4 „ W/schip A/m.	3	Bootsman J. Bonte	0 4 16	1 0
28	B4 „ W/schip A/m.	3	id. F. G. Schlagwein .	0 4 16	1 0
29	B4 „ „Urania" . . .	3.1	Opperschipper F. Felkers . .	0 4 3^5	1 0
30	B5 „ „Urania" . . .	2.2	Bootsman L. Vedder	0 6 15	1 0

Werkelijke lijn van afvaart.	Eerste boei (bolton).	Tweede boei (mijlton).	Lijn van aankomst.	Eerste boei (bolton).	Tweede boei (mijlton).	Lijn van aankomst.	Baan afgelegd. Werkelijke tijd.	Baan afgelegd. Na aftrek tijdvergoeding.	Volgorde.
u. m. s.	u. m.	u. m.	u. m. s.	u. m.	u. m.	u. m. s.	u. m. s.	u. m. s.	
1 19 31	1 57	2 11^{5}	2 29 44	3	3 15	3 49 54^{5}	2 34 54^{5}	2 34 54^{5}	7
1 17 18	1 54	2 9^{5}	2 27 57	3	3 14	3 40 56^{5}	2 25 56^{5}	2 25 56^{5}	2^{e} Prijs.
1 17 36^{5}	1 54	2 8^{5}	2 28 45	3 2	3 16	4 1 7^{5}	2 46 7^{5}	2 46 7^{5}	8
1 16 39	1 53	2 6	2 25 59	2 59^{5}	3 14^{5}	3 47 5	2 32 5	2 31 53	5
1 17 18	1 53	2 6^{5}	2 26 15	2 57	3 12^{5}	3 44 0^{5}	2 29 0^{5}	2 28 9	3^{e} Prijs.
1 16 42	1 54^{5}	2 7	2 34 47^{5}	3 6	3 20	3 49 35	2 34 35	2 33 43^{5}	6
1 16 36	1 58	2 15	2 34 22	3 5	3 18^{5}	3 51 3	2 36 3	2 31 26	4
uitgekomen.									
1 17 18	1 56^{5}	2 8	2 26 24	2 58^{5}	3 11^{5}	3 37 6^{5}	2 22 6^{5}	2 19 16	1^{e} Prijs met wisselbeker.
1 17 18	1 57	2 12	2 32 9	3 4	3 21	niet aangekomen.			
1 3 43^{5}	1 56^{5}	2 10^{5}	2 35 27				1 35 27	1 35 27	9
†	1 50	2 2	2 25 5^{5}				1 25 5^{5}	1 24 55	2^{e} Prijs.
1 3 43	1 56	2 9	2 29 14^{5}				1 29 14^{5}	1 29 9	4^{e} Prijs.
1 1 58	1 51^{5}	2 4^{5}	2 35 29^{5}				1 35 29^{5}	1 35 29^{5}	10
1 2 19	1 50^{5}	2 5	2 26 20				1 26 20	1 26 30	3^{e} Prijs.
†	1 57	2 13	2 35 49^{5}				1 35 49^{5}	1 35 44	11
†	1 59	2 17	2 40 15				1 40 15	1 40 15	14
1 2 8	1 55	2 11	2 43 6				1 43 6	1 40 35^{5}	15
1 3 35	1 55^{5}	2 10	2 35 49^{5}				1 35 49^{5}	1 33 36^{5}	7
†	1 57	2 11^{5}	2 33 39^{5}				1 33 39^{5}	1 31 26^{5}	6
†	2	2 34	2 59 2				1 59 2	1 56 49	19
†	1 58	2 18^{5}	2 38 26				1 38 26	1 36 13	12
†	1 48	2 2	2 25 23				1 25 23	1 23 26	1^{e} Prijs.
1 4 15	1 59	2 19^{5}	2 42 55				1 42 55	1 40 42	16
†	1 57	2 14^{5}	2 36 33				1 36 33	1 34 20	8
1 1 49	1 51	2 4	2 31 54^{5}				1 31 54^{5}	1 29 32^{5}	5
1 5 58	2 3	2 33^{5}	2 59 17^{5}				1 59 17^{5}	1 55 1^{5}	18
†	2 7	2 40	2 9 46				2 9 46	2 5 30	20
1 3 6^{5}	1 59^{5}	2 19	2 42 5^{5}				1 42 5^{5}	1 38 2	13
1 5 41	2 2^{5}	2 26^{5}	2 51 57				1 51 57	1 45 41^{5}	17

† Niet opgenomen.

VI. Scherpe- en Middenzwaardjachten, groot boven 20 wedstrijdeenheden, gestuurd door H.H. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging. Tweemaal de baan; afstand ± 12 Eng. mijl.

Zeilnummer.	Namen der vaartuigen.	W.E.	Eigenaar of Stuurman.	Tijdvergoeding. u. m. s.	Geldende lijn van afvaart. u. m. s.
31	„Isis"	20.5	L. Hoyack	—	2 0 0
32	„Elly"	20.5	H. Smulders, eigenaar C. Hooykaas, stuurman	—	2 0 0

VII. Groot boven 10 tot en met 20 wedstrijdeenheden, gestuurd door H.H. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging. Tweemaal de baan; afstand ± 12 Eng. mijl.

Zeilnummer.	Namen der vaartuigen.	W.E.	Eigenaar of Stuurman.	Tijdvergoeding.	Geldende lijn van afvaart.
33	„Psyche"	16.5	W. van Dam	—	2 0 0
34	„Vesta"	16.5	H. L. Ravenswaaij	—	2 0 0
35	„Magnolia"	16	J. L. Laverge	0 0 18	2 0 0
36	„Mosa"	10.1	A. C. Dalen	0 4 48	2 0 0

VIII. Groot boven 6 tot en met 10 wedstrijdeenheden, gestuurd door H.H. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging. Tweemaal de baan; afstand ± 12 Eng. mijl.

Zeilnummer.	Namen der vaartuigen.	W.E.	Eigenaar of Stuurman.	Tijdvergoeding.	Geldende lijn van afvaart.
37	„Fram"	8.8	Koninklijke Marine-Jachtclub, Stuurman A. W. Tirion	—	2 0 0
38	„Yum-Yum"	7.1	P. L. Lucassen en F. Sillem	0 2 17	2 0 0
39	„Chetcha"	6.8	F. W. Baron van Tuijll van Serooskerken	0 2 44 ^{5}	2 0 0

IX. Groot boven 3 tot en met 6 wedstrijdeenheden, gestuurd door H.H. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging. Tweemaal de baan; afstand ± 12 Eng. mijl.

Zeilnummer.	Namen der vaartuigen.	W.E.	Eigenaar of Stuurman.	Tijdvergoeding.	Geldende lijn van afvaart.
40	„Trixy"	5.9	H. F. Schutter	—	1 45 0
41	„Aemilia"	4.8	E. Waller	0 2 20 ^{5}	1 45 0
42	„Albatros"	5	Koninklijke Marine-Jachtclub, Stuurman Jhr. C. A. v. d. Wijck	0 1 53	1 45 0
43	„Viking"	4.4	Jhr. H. K. B. Rendorp Jhr. G. L. Schorer	0 3 21 ^{5}	1 45 0
44	„Helgoland"	4.2	Jhr. W. Six	0 3 54	1 45 0
45	„Woglinde"	3.9	W. Theissing	0 4 48	1 45 0
46	„Najade"	3.6	Koninklijke Marine-Jachtclub, Stuurman M. W. Schaly	0 5 45 ^{5}	1 45 0

lijn van afvaart.	Eerste boei (bolton).	Tweede boei (mijlton).	Lijn van aankomst.	Eerste boei (bolton).	Tweede boei (mijlton).	Lijn van aankomst.	Baan afgelegd. Werkelijke tijd.	Baan afgelegd. Na aftrek tijdvergoeding.	Volgorde.
m. s.	u. m.	u. m.	u. m. s.	u. m.	u. m.	u. m. s.	u. m. s.	u. m. s.	
0 39	2 40^5	2 51^5	3 6 26	3 30^5	3 45	4 7 15	2 7 15	2 7 15	2
3 45	2 30^5	2 40^5	2 53 9	3 14	3 24^5	3 42 59	1 42 59	1 42 59	1e Prijs.
4 42	2 33	2 44^5	2 59 44	3 23^5	3 35	3 57 40^5	1 57 40^5	1 57 40^5	3
2 5	2 31	2 42^5	2 57 4	3 20^5	3 32	3 53 8	1 53 8	1 53 8	2e Prijs.
4 14^5	2 30^5	2 41^5	2 55 6	3 17	3 28^5	3 46 42	1 46 42	1 46 24	1e Prijs.
0 32	2 42^5	2 54^5	3 12 14^5	3 38	4 3	niet aangekomen.			
1 50	2 32^5	2 45^5	3 1 59	3 26	3 40	4 8 38	2 8 38	2 8 33	3
1 23^5	2 31^5	2 43^5	2 59 2	3 24	3 36^5	3 59 27	1 59 27	1 57 10	2e Prijs.
2 52^5	2 29^5	2 40^5	2 54 25	3 16	3 28	3 45 4^5	1 45 4^5	1 42 20	1e Prijs.
5 47	2 15^5	2 28	2 42 36	3 8^5	3 20^5	3 43 31	1 58 31	1 58 31	5
5 54^5	2 16	2 27^5	2 41 30	3 8^5	3 20	3 43 19	1 58 19	1 55 58^5	3e Prijs.
7 30	2 19	2 31^5	2 46 28^5	3 13	3 25	3 46 33	2 1 33	1 59 40	6
6 19^5	2 14^5	2 27	opgegeven.						
5 36^5	2 17	2 28^5	2 42 58	3 9	3 20^5	3 42 21	1 57 21	1 53 27	1e Prijs.
8 33	2 18	2 31	2 45 56	3 11	3 24	3 45 16	2 0 16	1 55 28	2e Prijs.
6 40	2 18^5	2 31^5	2 45 43	3 12^5	3 24^5	3 47 17	2 2 17	1 56 31^5	4

Zeilnummer.	Namen der vaartuigen.	W.E.	Eigenaar of Stuurman.	Tijdvergoeding.	Geldende lijn van
X.	Groot boven 2 tot en met 3 wedstrijdeenheden, gestuurd en beman door H.H. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging Eenmaal de baan; afstand ± 6 Eng. mijl.			u. m. s.	u. m.
47	„Loudoli"	2.9	W. C. Canters	—	1 45
48	„Brandal"	2.1	Koninklijke Marine-Jachtclub, Stuurman H. J. Albarda. . .	0 2 5	1 45
XI.	Ronde- en Platbodemjachten, met zijzwaarden en vaste roef of vast dek boeiers, botters, hoogaartsen, schokkers enz. Groot boven 9,5 wedstrijd maat, gestuurd door H.H. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigd Vereeniging. Tweemaal de baan; afstand ± 12 Eng. mijl.				
49	„Velsa"	13.1	H. van Waveren	—	ni
XII.	Groot boven 7,5 tot en met 9,5 wedstrijdmaat, gestuurd door H.H liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging. Tweema de baan; afstand ± 12 Eng. mijl.				
50	„Kampioen"	8.7	Koninklijke Marine-Jachtclub, Stuurman F. Bauduin . . .	—	1 30
51	„Albatros"	7.7	Kon. Zeilvereeniging „de Maas"	0 1 17	1 30

lijn van afvaart.	Eerste boei (bolton).	Tweede boei (mijlton).	Lijn van aankomst.	Eerste boei (bolton).	Tweede boei (mijlton).	Lijn van aankomst.	Baan afgelegd.		Volgorde.
							Werkelijke tijd.	Na aftrek tijdvergoeding.	
m. s.	u. m.	u. m.	u. m. s.	u. m.	u. m.	u. m. s.	u. m. s.	u. m. s.	
1 10	2 25	2 38^{5}	2 54 33				1 9 33	1 9 33	1e Prijs.
7 50	2 28^{5}	2 44^{5}	3 5 44				1 20 44	1 18 39	2
itgekomen.									
32 45^{5}	2 5^{5}	2 18	2 34 5	3 2	3 14^{5}	3 41 43^{5}	2 11 43^{5}	2 11 43^{5}	1e Prijs.
33 14	2 6^{5}	2 19^{5}	2 35 27	3 5^{5}	3 18	3 47 16^{5}	2 17 16^{5}	2 15 59^{5}	2

ROEIVAARTUIGEN.

No.	Naam van den stuurman of van de roeiers.	Naam van 't schip waartoe de sloepsbemanning behoort.	Lijn van afvaart.	Lijn van aankomst.	Baan afgelegd.	Volgorde.
			u. m. s.	u. m. s.	u. m. s.	
I.	Sloepen type B der Kon. Ned. Marine. Geroeid en gestuurd door Adelborsten van het Kon. Instituut voor de Marine. Afstand 1250 Meter.					
1	Adelborst 3e kl. 3e afd. A. W. Staverman.	Hr. Ms. „Urania" en „Ever".	10 39 0	10 46 11^{5}	0 7 11^{5}	4
2	id. 3e kl. 4e afd. Ch. J. J. Bruinsma.		10 39 0	10 45 7	0 6 7	2e Prijs.
3	id. 2e kl. 2e afd. J. van Reede. . .		10 39 0	10 45 7	0 6 7	1e Prijs.
4	id. 3e kl. 4e afd. P. Post Uiterweer.		10 39 0	10 45 41^{5}	0 6 41^{5}	3
II.	Sloepen type B der Kon. Ned. Marine. Geroeid en gestuurd door schepelingen der Kon. Ned. Marine beneden den rang van korporaal. Afstand 2500 Meter.					
1	Matr. 1e kl. W. G. Pommerel	Hr. Ms. „Evertsen" . . .	9 47 0	9 59 1	0 12 1	1e Prijs.
2	Matr. 1e kl. H. W. Tap.	„ „Kortenaer" . .	9 47 0	10 0 25^{5}	0 13 25^{5}	4e Prijs.
3	Matr. 1e kl. A. van Iterson	„ „Urania" . . .	9 47 0	10 1 2	0 14 2	8
4	Matr. 3e kl. G. van Gorkum	„ „Kortenaer" . .	9 47 0	10 0 54	0 13 54	7
5	Marin. 1e kl. B. Drenth	Mariniers-kazerne W/oord.	9 47 0	9 59 17	0 12 17	3e Prijs.
6	Matr. 1e kl. P. v. d. Broeke	Hr. Ms. „Marnix" . . .	9 47 0	10 0 47^{5}	0 13 47^{5}	6
7	Zeemilicien J. Kuiper	„ „Marnix" . . .	9 47 0	9 59 15	0 12 15	2e Prijs.
8	Zeemilicien A. [illegible]	„ „[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Afstand 1250 Meter.

No.	Rang	Naam	Schip				Uitslag
1	Matroos 1e kl.	H. de Haan	Hr. Ms. „Urania"	niet	uitgekomen.		
	Matroos 1e kl.	S. Kikkert					
2	Matroos 1e kl.	F. F. J. Goossen	„ „Holland"	10 14 0	10 22 2,5	0 8 2,5	4e Prijs.
	Matroos 1e kl.	H. J. van Wetering					
3	Kwartiermeester	P. J. van Tongerloo	„ „Kortenaer"	10 14 0	10 21 57	0 7 57	3e Prijs.
	Kwartiermeester	P. Broks					
4	Korporaal-torpedist	L. Bosman	„ „Marnix"	10 14 0	10 21 26	0 7 26	1e Prijs.
	Torpedist 1e kl.	D. Augustijn					
5	Korporaal-torpedist	H. Vries	„ „Marnix"	10 14 0	10 22 33	0 8 33	6
	Torpedist 1e kl.	J. Stam					
6	Sergeant-torpedist	J. G. Logeman	„ „Marnix"	10 14 0	10 22 7,5	0 8 7,5	5
	Korporaal-torpedist	J. Broek					
7	Matroos 1e kl.	A. C. de Jager	„ „Argus"	10 14 0	10 21 42	0 7 42	2e Prijs.
	Matroos 1e kl.	P. Bolland.					

Jury:

C. W. DE VISSER, } Kon. Mar. Jachtclub.
J. A. VAN ZADELHOFF, (Plaatsverv. lid.) }
Jhr. W. SIX,
Kon. Ned. Zeil- en Roeivereeniging.
L. M. A. HOFFMAN,
Kon. Roei- en Zeilvereen. „de Maas".
J. J. BLUSSÉ,
Roei- en Zeilvereeniging „de Hoop".
W. THEISSING,
Zeilvereeniging „het IJ".

Het Hoofdbestuur
der Kon. Marine-Jachtclub:

W. RÖMER, President.
A. L. BOELEN, Vice-President.
J. A. VAN ZADELHOFF, Secretaris.
A. W. VAN DEN WORM, Penningmeester.
C. W. DE VISSER.
S. F. NOLST TRÉNITÉ.
J. B. M. TEN BOSCH.
M. W. SCHALY.

Wedstrijd-Commissarissen:

J. B. M. TEN BOSCH.
Jhr. J. C. F. VON MÜHLEN.
W. C. LOUDON.
J. T. C. VAN SCHREVEN.
M. W. SCHALY.
C. R. F. TOLLENAAR.
J. A. E. SCHENK DE JONG.
J. W. J. Baron VAN HAERSOLTE.
D. J. Baron VAN LIJNDEN.

BOREN VAN KLINKNAGELGATEN IN SCHEEPSROMPEN.

Overgenomen uit de „Ingenieur", 4 Juli 1903, No. 27.

In een, de vorige maand gehouden, bijeenkomst van „The Institution of Civil Engineers" deed Yarrow een mededeeling over het *boren* in stede van *ponsen* van klinknagelgaten in scheepsrompen.

Tengevolge van de ervaring met de te zwak gebleken rompen van vele torpedo-vernielers schreef de Engelsche Admiraliteit onlangs voor, dat de nagelgaten van de rompen van deze vaartuigen voortaan geboord moesten worden.

Men kan in 't algemeen een constructie versterken door toepassing van meer materieel, dus van meer gewicht, maar men kan het ook doen, door meer zorgvuldig werk.

Waar nu, zooals bij snelle mailbooten, bij oorlogsschepen, bij torpedobooten vooral, elke gewichtsvermeerdering van een onderdeel eenige malen vergroot haar invloed op het geheel laat gelden, is het van het hoogste belang, alles te doen, wat kan bijdragen om de kwaliteit van het werk te verbeteren.

De methode, welke Yarrow thans toepast, staat gelijk met het beste ketelmakerswerk.

De gaten worden voor een deel, vóór het aanbrengen der platen aan de spanten, op de werf geboord door middel van hoogst doelmatige electrische boren, afkomstig van de Oerlikon Cie. te Zurich. De gemiddelde tijd noodig voor elke serie $^3/_8$ E.d. gaten in 8 platen $^3/_{16}$ E.d. dik, welke op elkaar worden gebout en geboord, is minder dan 40 secunden. Geen ponsmachine kan hiermeê wedijveren.

De platen worden dan aan de spanten aangebracht en de overeenkomende gaten ter plaatse geboord door pneumatische handboren.

Op deze wijze kan de werkman niet anders dan voortreffelijk werk leveren, waarbij de sterkte van den romp belangrijk wint.

Wat de kosten betreft, deelde Yarrow mede, dat zoo deze hooger mochten zijn, de vermeerdering toch slechts weinig kan bedragen. Zijn ervaring is, dat boren *niet* duurder is dan ponsen. (Yarrow heeft alleen ondervinding van lichte vaartuigen, dus van dunne platen). Dit komt, omdat er meer menschen noodig zijn voor het behandelen van de plaat bij ponsen, dan bij boren, waarbij de plaat niet van plaats verandert en alleen de werkman noodig is, die boort.

Een meer algemeene toepassing van deze verbeterde methode voor de vervaardiging van klinknaden van scheepsrompen zou ongetwijfeld de reparatiekosten van vele schepen verminderen en hun levensduur verlengen en Yarrow raadt de scheepsbouwers en de verzekeringmaatschappijen aan, deze methode in ernstige overweging te nemen.

De mededeeling werd door een drietal photo's toegelicht.

B. A.

DE GEZONDHEIDSTOESTAND BIJ DE JAPANSCHE ZEEMACHT GEDURENDE HET JAAR 1900,

door Dr. J. A. Portengen, Arts,

Officier van Gezondheid der eerste klasse Hr. Ms. Zeemacht.

Uit een vergelijkende beschouwing van de eindcijfers van het (juist verschenen) jaarrapport over 1900 met die van vorige jaren blijkt, dat bij de Japansche marine het ziektecijfer in belangrijke mate is gestegen. Deze toename vindt hare verklaring in het nieuwe regeeringsvoorschrift aan de Japansche marine-artsen, waarbij bepaald wordt om voortaan ook de minder ernstige ziektegevallen in de numerieke ziekenrapporten te verantwoorden.

De tot het jaar 1897 bij deze marine gebruikelijke verantwoording van alléén ernstig zieken en verwonden gaf aanleiding, dat in casu de morbiditeitscijfers belangrijk lager waren dan die van andere zeemogendheden.

De gemiddelde sterkte van de Japansche Zeemacht over 1903 bedroeg 23297 (3757 meer dan in 1899), over de verschillende rangen als volgt verdeeld:

Adelborsten 656, deksonderofficieren 4076, matrozen en mariniers 17945, mindere geëmployeerden 435, gevangenen 185.

Hierbij zijn in 1900 in toto 22817 ziektegevallen waargenomen, uitmakende 979,39 pro mille van de sterkte, zijnde een toename van 311,43 pro mille boven het gemiddelde van de laatste 16 jaren.

Het aantal ziektedagen bedroeg 536115, waarvan 265212 vrij van dienst en in de hospitalen, 45672 met lichten dienst en 225,231, waarop de lijders toch dienst konden verrichten.

Van de bovengenoemde 22817 lijders zijn 21030 hersteld, zijnde 922,68 pro mille van het aantal zieken, 3443 naar de hospitalen gezonden, 363 ongeschikt verklaard voor den dienst (d. i. 15,91 pro mille van het aantal zieken), terwijl het aantal sterfgevallen 107 bedroeg, d. i. 4,69 pro mille van het aantal zieken; van deze zijn 74 tengevolge van ziekten en 33 tengevolge van verwondingen overleden.

Verwondingen. Het aantal der onder deze rubriek vermelde gevallen bedroeg 4091, uitmakende 175,60 pro mille van de sterkte (waaronder 47 verwondingen bekomen in den strijd).

Bij deze 4091 gevallen deden zich 21 sterfgevallen voor (waarvan 12 voor den vijand gesneuveld).

Van deze rubriek zijn 52 schepelingen ongeschikt verklaard voor de verdere waarneming van den militairen dienst, te weten 4 wegens verwonding voor den vijand (1 geschoten

wond van den ringvinger, 1 idem van het gelaat, 1 idem van het oog en 1 idem van de dij); van de overige 48 zijn 5 ongeschikt verklaard wegens gesneden wonden, 26 door gekwetste wonden, 1 door kruitexplosie, 1 door schotwond, 1 door breuk van den voorarm, 6 door fractuur van de hand, 3 door fractuur van de dij, 3 door fractuur van het onderbeen, 1 door fractuur van den voet, 1 door neuritis na amputatie van den wijsvinger.

Overige accidenten. Hieronder worden 14 gevallen vermeld, waarvan 12 met doodelijken afloop, te weten 2 door verdrinking en 10 door suicide (6 door ophanging, 2 door verdrinking en 2 door verwonding).

Het aantal ziekten en verwondingen, bij officieren waargenomen, bedroeg gedurende dit rapportjaar 186. Een sneuvelde voor den vijand, twee werden bij die gelegenheid verwond; van deze 186 zijn 82 naar de hospitalen geëvacueerd met 1894 ziektedagen, terwijl 1311 daarbuiten werden doorgebracht.

Het aantal zieken en verwonden bij de mindere geëmployeerden bedroeg 9517, waarvan 187 naar de hospitalen zijn geëvacueerd, met 7271 ziektedagen, terwijl 79239 daarbuiten werden doorgebracht.

Het aantal vaccinatiën en revaccinatiën, bij adelborsten, onderofficieren en schepelingen gedurende 1900 verricht, heeft 6980 bedragen; hiervan bleken 41 procent met succès en 59 procent zonder gevolg te zijn uitgevoerd.

Werving. Het totaal aantal dienstzoekenden, in de verschillende maritieme stations voor den zeedienst geneeskundig onderzocht, bedroeg 12646. Van deze zijn 3546 (30,50 procent) geschikt verklaard, 1019 trokken zich vóór of tijdens het onderzoek terug, terwijl 8081 (69,50 procent) ongeschikt zijn geoordeeld.

Het lichaamsgewicht werd in Maart bij 21537 en in September bij 23523 schepelingen opgenomen; hieruit bleek dat het gemiddelde lichaamsgewicht per hoofd met 50 gram was afgenomen.

's-Gravenhage, Augustus 1903.

TUPY. [1]

In de voorlaatste aflevering van het „Marineblad" kwamen, naar aanleiding van een artikel in „De Tijd", eenige beschouwingen voor van p^n., om te betoogen, dat torpedokruisers als „Tupy" geen geschikte plaatsvervangers kunnen zijn van de flottieljevaartuigen, in onze Oost in gebruik.

1) De schrijver verzoekt ons te melden, dat uitstedigheid en verschillende werkzaamheden hem hebben verhinderd eerder dan thans het stuk van den heer p^n. te beantwoorden. Red.

Hoe fraai ook gesteld, in welke aangename bewoordingen ook vervat, overtuigen die beschouwingen m. i. toch niet. Ik waag het dan ook eenige bedenkingen er tegen in te brengen.

De aanhef van het artikel van p^{n}. in 't „Marineblad" doet vooronderstellen, dat eerst in „De Tijd" van 19 April 1903 met eene bestrijding der flottieljevaartuigen is begonnen. Die bestrijding dagteekent echter van veel vroeger. Dit blijkt o. a. uit „De Tijd" van 23 November 1899 [1]), waarin gewezen werd op de goede hoedanigheden van „Tupy" en terloops de flottieljevaartuigen werden afgekeurd; „De Tijd" van 27 Januari 1900 [2]), waarin gehandeld wordt over de gebiedende noodzakelijkheid, om torpedokruisers of torpedojagers voor Indië aan te bouwen in plaats van de flottieljevaartuigen enz.; „De Tijd" van 13 Mei 1900, waarin geschreven is: „*Staking van den bouw van flot-* „*tieljevaartuigen* .... *aanbouw* (voor rekening van Koloniën) *van* „*torpedobooten en torpedokruisers*, ziedaar de eischen van het „oogenblik! .... En ook is het duidelijk, dat er door doelloos „aanbouwen van flottieljevaartuigen voor millioenen is verspild. „De voorlaatste aflevering van de „Mittheilungen" geeft eene „uitvoerige beschrijving en eene keurige afbeelding van het „vaartuig zoo bij uitstek voor Indië geschikt, en dat zoo uit- „muntend zou innemen de plaats van onze Indische „Cavite- „vloot": de „Tamoyo" "; „De Tijd" van 15 September 1900 [3]), waarin gevraagd wordt: „Waarom met een volharding, een „betere zaak waardig, aan die ongelukkige flottieljevaartuigen „voor Indië vastgehouden, die zoo uitmuntend door torpedo- „kruisers zijn te vervangen?".... Er bestaat geen vaartuig voor „ons land en Indië zoo bij uitstek geëigend als de Braziliaansche „torpedokruiser „Tupy" "; „De Tijd" van 19 November 1901 [4]), waarin in denzelfden geest is geschreven; „De Tijd", van 28 Sept. 1902 en „De Tijd", van 11 Jan. 1903 [5]) insgelijks.

In „Oorlogsschepen" is o. a. betoogd (blz. 173): „Tupy", „ „Tamoyo", „Caramuru", „Tymbira" zijn ideale torpedokruisers „en speciaal gebouwd, om in de warme luchtstreken hun diensten „te presteeren. Deze zijn meer waard dan al onze flottielje- „vaartuigen te zamen. Deze beantwoorden uitmuntend aan het „doel, waarvoor vergeefs zijn gebouwd die allerongelukkigste „scheepjes, die met een volharding, een betere zaak waardig, „nog maar steeds naar Indië worden gezonden. Reeds zoo vaak „is betoogd, dat geen vaartuig èn wat bewapening en snelheid, „èn wat inrichting aangaat, zoo uitmuntend voor onze koloniën „is geschikt als „Tupy".... waarom zoo lang getalmd om te „breken met den aanbouw dier flottieljevaartuigen, die alle

1) Zie »Marineblad" jaarg. 1899—1900, blz. 885—894.
2) Zie »Marineblad" jaarg. 1899—1900, blz. 1180.
3) Zie »Marineblad" jaarg. 1900—1901, blz. 823.
4) Zie »Marineblad" jaarg. 1901—1902, blz. 419—423.
5) Zie »Marineblad" jaarg. 1902—1903, blz. 834—836.

„gevechtswaarde missen, die met hun zoeklicht wel een of ander „weerspannig Indisch vorstje tot reden weten te brengen, maar „met hun verouderd geschut, met hun slakkengang van 10—12 „mijl de welkome prooi zijn van den eersten den besten torpedo-„jager, dien ze ontmoeten? Bij uitstek is „Tupy" het schip, „dat we in Indië noodig hebben."

Uit deze opgaven moge blijken, dat „frappez, frappez toujours" in toepassing is gebracht.

De gegevens, die de geachte schrijver over „Tupy" c. s. verstrekt, stemmen niet geheel met onze bevindingen overeen.

Zoo lezen we: „De bewapening bestaat uit *twee* kan. van „10.5 cM., *vier* kan. van 5.7 cM., *twee* snelvuurkan. van 3.7 cM., *vier* mitrailleuses van 2.5 cM. en *drie* lanceerbuizen."

Aannemend, wat nog niet heel zeker is, dat de middelbare kanonnen een kaliber hebben, niet van 12, maar van 10.5 cM., is het zeker, dat er geen 4, maar 6 kanonnen van 5.7 cM. aan boord zijn, waarvan er 4 als jaagstukken kunnen worden gebezigd. Dat er *zes* kanonnen aan boord zijn blijkt o. a. uit de eenstemmige opgaven van „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens", „Brassey", „Jane", „Marine Almanach". Ook bleek dit uit het model van „Tupy", dat op de Dusseldorfsche tentoonstelling aanwezig was. [1])

De mitrailleuses zijn niet van 2.5 cM. maar van 7 m.M.

Volledigheidshalve had ook de bescherming behooren vermeld te worden: Pantserdek van 25 mM., commandotorenpantser van 40 mM.

De proeftochtsnelheid van „Tupy" was bijna 24 mijl, terwijl de werkingssfeer van „Tamayo" met 10-mijlsvaart niet 3000 maar 4600 mijl is.

Wat gevechtswaarde betreft, staat „Tupy" veel hooger dan de flottieljevaartuigen. Dit kan door niemand worden ontkend, en dit wordt het ook niet. Terwijl flottieljevaartuigen tegen geen torpedojagers zijn bestand, zal „Tupy" steeds de meerdere blijken van alle mogelijke torpedojagers en „scouts" die 't ons in de Oost lastig zouden kunnen maken.

Nu komt echter de groote vraag. Is een schip als „Tupy" voor tropische landen geschikt? Is het voor officieren en bemanning mogelijk daarin en daarop gedurende langeren tijd te vertoeven? Het feit reeds alleen dat „Tupy" door twee gelijke vaartuigen — „Tamayo" en „Caramuru" — gevolgd werd, doet ons geneigd zijn die vraag in bevestigenden zin te beantwoorden. Brazilië immers zal geen schepen doen nàbouwen, die getoond hebben feitelijk onbewoonbaar en schadelijk voor de gezondheid te zijn. Doch daarenboven lezen we, juist wat dit punt betreft, in de „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens", jaarg. 1900, blz. 302: „So wohl die Cabinen für Officiere, Machinisten „und Deckofficiere, wie auch die Wohnräume für die Mann

1) Zie Oorlogsschepen, blz. 234 (noot).

„schaften sind sehr geräumig und mit allen modernen, von „der Hygiene geforderten Einrichtungen versehen. Sämmtliche „Wohnräume sind in Anbetracht des tropischen Klimas, für „das diese Schiffe bestimmt sind, neben einer ausgiebigen na- „türlichen auch mit künstlicher Ventilation versehen."

Wat de kosten betreft, schrijft p^{n}. „dat „Tupy" ook wel bijna den dubbelen prijs zal kosten van een flottieljevaartuig".

Toegegeven dat dit zoo is, dan hadden wij voor onze 14 flottieljevaartuigen, die bij hunne in-dienststelling ongeveer 6 millioen hebben gekost, kunnen hebben zeven torpedokruisers type „Tupy". Dat wil zeggen: dat we in oorlogstijd over zeven moderne oorlogsvaartuigen *meer* te beschikken zouden hebben dan nu het geval is, oorlogsvaartuigen, die als éclaireurs uitmuntende diensten zouden bewijzen, die torpedobooten, torpedojagers en kleine kruisers of „scouts" op eerbiedigen afstand zouden houden, die, ook bij woelige zee, zeer goed zouden kunnen zee bouwen, die, vereenigd met onze nieuwe torpedobooten „Hydra" enz., ook aanvallender wijze zouden kunnen optreden. Zeker, we hebben nu eens zooveel vaartuigen .... maar in oorlogstijd hebben we er geen één.

Zijn nù, in vredestijd, de „Tupy's" ongeschikt voor Indië? Hoewel nooit op een flottieljevaartuig gevaren hebbend en op Marinegebied onze Oost hoofdzakelijk slechts kennend uit de beschrijvingen, die marineofficieren — met hunne gewone welwillendheid — mij daarvan wel hebben willen geven, durf ik deze vraag bevestigend beantwoorden.

p^{n}. haalt op blz. 159 eenige vereischten aan voor flottieljevaartuigen. Zeker, de machines moeten sterk en tegen veel manoeuvreeren bestand zijn, ze mogen niet al te ingewikkeld zijn .... maar is dit ook niet op „Tupy" het geval? zijn de machines op „Tupy" ietwat „ingewikkelder", is daarin dan niet te voorzien door meerdere oefening, langer detacheering van het personeel? Groote snelheid behoeft niet op den voorgrond te staan .... concedo. Nergens is beweerd, dat van „Tupy" steeds een volle-krachtsproef zal worden gevraagd, gewoonlijk zal met 8- à 9-mijlsvaart worden gestoomd, maar het snel *kunnen* stoomen in bijzondere gevallen is toch ook wat waard!

„De kolenruimen moeten zeer groot zijn", zegt de geachte schrijver, „de werkingssfeer van een schip afgeleid uit den kolenvoorraad is niet de goede maatstaf voor dit soort van schepen".... Welnu „Tamoyo" kan meenemen 263 ton kolen en de nieuwste flottieljevaartuigen ruim 100 ton minder! Zelfs de „Java" blijft nog met ruim 60 ton in de minderheid.

De lengte mag hoogstens 55 M. zijn, beweert de heer p^{n}. De „Java", die toch ook als flottieljevaartuig geboekt staat, is 63 M. lang, en ik durf betwijfelen of de meerdere lengte van „Tupy" zulk een overwegend bezwaar zal vormen, dat 't onmogelijk zal wezen schepen van dat type te benutten.

Ook met flottieljevaartuigen is niet alles couleur de rose, dat schrijft p^{n}.: „Intusschen worden meermalen verkleuring

„van en soms ook wel riffen door het heldere zeewater gezien „en de commandant acht het noodig om in dit onbekende „vaarwater de stoomsloep ongeveer een mijl vóór het schip te „doen uitstoomen, die dan door het opsteken van een vlag „tijdig voor onbekende gevaren kan waarschuwen, een maat„regel die alleszins noodzakelijk blijkt te zijn."

Dit kan met „Tupy" ook geschieden.

Het wil ons dus voorkomen dat in Indië de „Tupy's", ook in vredestijd, kunnen worden gebruikt.

Dat er in onze Oost behoefte bestaat aan enkele kleinere, eenvoudige vaartuigen zal niemand ontkennen, maar daarvoor schepen te bouwen, die vier ton gouds kosten is ook geen vereischte. Men vergete niet, dat we in Indië nog een vloot van 20 gouvernementsvaartuigen onderhouden, die, werden ze met moderne kanonnen van 7,6 of 5 cM. bewapend, wel niet in alle maar toch in veel gevallen de flottieljevaartuigen zouden kunnen vervangen.

Het voorbeeld van de „glazenspuit" schijnt opgeld te doen.

De geachte schrijver besluit zijn stuk: „Herinnerde ik bij den aanvang van dit betoog er aan, *„dat men niet de glazenspuit moet gebruiken om brand te blusschen"* zoo meen ik te mogen eindigen met de opmerking: *„dat men ook geen stoombrandspuit noodig heeft om de ramen schoon te spuiten."* Als antwoord hierop deze vraag: wat te zeggen van iemand, die een begin van brand met een straal water uit een glazenspuit kunnende blusschen, dit nalaat, zeggende: mijn spuit is slechts voor glazenwasschen bestemd en niet om een brand te blusschen — m. a. w. een vaartuig voor twee doeleinden geschikt, wil ik niet?

Volmondig zij het den heer pn. nagezegd: „wij moeten ons offers getroosten", maar laten die offers geen onnoodige, geen noodelooze offers zijn.

„Tupy", zegt pn., zal meer uitgaven aan onderhoud en traktement voor de ± 20 man grooter bemanning vorderen dan een flottieljevaartuig. Zeer juist, maar daar we bij het aanschaffen van „Tupy's" veel minder vaartuigen noodig zullen hebben, wellicht slechts de grootste helft, zal op den duur „Tupy" minder kosten aan onderhoud enz., dan meerdere flottieljevaartuigen zooals we ze thans hebben.

Ook is het volstrekt verkeerd begrepen, te schrijven (blz. 153): „het is niet aannemelijk, dat die enkele flottieljevaartuigen, „zoo gering in prijs vergeleken bij een slagschip, den aanbouw „van een krachtig eskader kunnen verhinderen, veeleer kan „men dan zeggen: het bezit dier koloniën zelve is eene be„lemmering, daar zij eskader en flottieljevaartuigen noodig ma„ken." Het vervangen van flottieljevaartuigen door „Tupy's" mag volstrekt geen reden zijn om den aanbouw van krachtige schepen te beletten. Nergens is beweerd: „als we „Tupy's" hebben, dan hebben we minder krachtige, grootere schepen noodig; dan kunnen we den aanbouw van pantserschepen of pantser-

kruisers staken". Wèl is beweerd, dat het geld dat aan flottieljevaartuigen wordt besteed, beter had kunnen benut worden, door het doen aanbouwen van schepen, die we ook in oorlogstijd kunnen gebruiken. Wat aan hen is besteed, wordt aan waardevoller schepen onttrokken; in dien zin staan ze het bouwen van werkelijke oorlogsvaartuigen in den weg.

Wij hebben tot nu toe slechts gesproken over „Tupy", meenende, dat de vaartuigen van dat type het meest voor onze Oost geëigend zijn, en het meest geschikt om de flottieljevaartuigen te vervangen. Blijkt het echter, dat eenig ander oorlogsvaartuig meer voor den Indischen dienst geschikt is, b.v. een groote torpedojager als „Bainbridge", mits ook goed bewoonbaar, dan hebben wij ook daarmee vrede, als van verderen aanbouw van flottieljevaartuigen slechts nooit meer sprake zij!

Trouwens den heer p^{n}. zal het meer nog dan mij bekend zijn, dat ook in marinekringen stemmen opgaan om de flottieljevaartuigen door oorlogsvaartuigen te doen vervangen.

Admiraal Mac Leod o. a. heeft meerdere malen onomwonden zijn afkeuring over deze schepen uitgesproken.

De Redactie van het „Marineblad" schreef, 17e jaarg., blz. 578:

„Hier (d. i. in „Oorlogsschepen") vinden wij bij herhaling „een krachtig betoog om den aanbouw der flottieljevaartuigen „te staken en torpedokruisers als „Tupy" daarvoor in de plaats „te stellen. Gaan we na dat 8 à 9 „Tupy's" ongeveer even„veel zullen kosten als 15 „Mataram's", dan zal wel iedereen „instemmen dat Indië met de torpedokruisers beter geholpen „zou zijn. Een andere vraag is of deze ook nu nog moeten „worden aangebouwd en of ook hier niet het wachtwoord moet „zijn: uitsluitend groote schepen en torpedovaartuigen — boo„ten en torpedojagers."

De heer R. Posthumus Meijjes, oud-luit. t. z. 1^{e} kl., schrijft:

„Ter vervanging van de flottieljevaartuigen der Indische „marine, die alle gevechtswaarde tegenover Europeesche vijan„den missen, zoude intusschen een kruisertype als „Tupy", „zooals de heer E. voorstelt, zeker bijzonder wenschelijk zijn. „Zij die in Indië aan boord gediend hebben, zullen ook de waarde „van zijn aanbeveling beseffen: „dat de „Tupy"-klasse speciaal „gebouwd is met het oog op het presteeren van diensten in „warme luchtstreken."

Wat de „Militaire Spectator" dienaangaande heeft geschreven, is door p^{n}. in de voorlaatste aflevering reeds aangehaald.

Wat dus te doen?

De flottieljevaartuigen afschaffen en buiten dienst stellen ook in vredestijd, gaat niet. Tenzij de gelegenheid zich voordoet om ze zonder groot verlies te verkoopen, of voor andere doeleinden te bestemmen, moeten we deze schepen opvaren, maar in geen geval ooit meer er een bijbouwen.

Ten slotte zij nog eens herhaald wat naar aanleiding van de brochure van Patriot: „Onze Oorlogsvloot" in „De Tijd"

van 11 Januari 1903 [1]) is geschreven: „Daarom dunkt ons voor „Indië beter geschikt een vloot van zes (liever nog: acht) pant„serkruisers type „Kaiser Karel VI", een torpedoflottielje van „24 torpedobooten („Ophir" of „Hydra"), alsmede 12 torpedo„kruisers „Tupy".

F. J. H. EVERS.

Gaarne maak ik gebruik van de welwillendheid der Redactie van het „Marineblad", waardoor het mij mogelijk is op bovenstaand stuk van den Z. Eerw. Heer F. J. H. EVERS de navolgende opmerkingen te maken. De Redactie zij hiervoor mijn beleefden dank gebracht.

Toen mij eenigen tijd geleden de eer te beurt viel aan den heer EVERS te worden voorgesteld, vermoedde ik weinig dat ik zoo spoedig tegen Z. Z. Eerw. in het strijdperk zou komen, een waagstuk waartoe ik zeker niet zou zijn overgegaan, zoo een jarenlang varen in de buitenbezittingen van ons Indië mij niet de overtuiging geschonken had, dat de bestaande flottieljevaartuigen daar nuttig en noodig zijn, welke overtuiging tot nog toe onverzwakt bij mij is blijven voortbestaan.

Gelukkig moet ik ten volle erkennen, dat de heer EVERS eene andere meening weet kenbaar te maken zonder een tegenstander in een enkel opzicht te ontstemmen en gaarne grijp ik deze gelegenheid aan om te verklaren, dat het niet het minst in mijne bedoeling lag Z. Z. Eerw. onaangenaam te zijn.

Het speet mij zeer, dat mijne opgaven omtrent de bewapening van de „Tupy" niet geheel juist bleken te zijn en gaarne neem ik nota van de aangegeven verbeteringen in dat opzicht. Zelve niet in het bezit zijnde van bronnen op dat gebied, zoo geheel buiten mijn vak, moet ik mij gewoonlijk vergenoegen met de gegevens die ik uit de verschillende tijdschriften kan putten of wel mijn geheugen raadplegen. Dat die gegevens niet altijd geheel betrouwbaar zijn is mij ook nu weer voor de zooveelste maal gebleken, daar ik door de „Mitteilungen" verkeerd was ingelicht. Maar tot de hoofdzaak „het al of niet geschikt zijn van „Tupy" voor ons flottielje-vaartuig" doet dit ook weinig ter zake.

Hoewel ik de zaken buiten stoomwezen, die in de verschillende tijdschriften, die ik altijd slechts kort in mijn bezit heb, meer als uitspanningslectuur en, wat ik gaarne erken, slechts oppervlakkig lees, zoo was het mij toch niet onbekend, dat de kwestie over de flottielje-vaartuigen niet nieuw is. Ik vermoed dat de heer EVERS door dezelfde drijfveeren bewogen werd om die kwestie nu weer aan de orde te brengen, die mij noopten

een poging te doen het nut der bestaande flottielje-vaartuigen te bepleiten.

Eenigszins zonderling zal het van mij klinken, dat ik, hoewel van andere meening, toch de motieven die de heer E. aanvoert alleszins juist vind en volkomen weet, dat verscheidene zeeofficieren zijne meening deelen. Maar ik meen ook te weten, dat ik niet alleen sta in mijn pleidooi voor onze flottielje-vaartuigen. Van waar deze tegenstrijdigheid en dit meeningsverschil? Het komt me voor dat de heer E. uitsluitend de verdediging van Indië tegen een buitenlandschen vijand voor oogen heeft, terwijl ik de bescherming der inlanders door deze vaartuigen op den voorgrond stel en dit geheel afgescheiden wil houden van deze verdediging. Men treft onder de voorstanders der flottielje-vaartuigen als regel die zeeofficieren aan die met flottielje-vaartuigen in de buitenbezittingen voeren, terwijl zij die meer op de groote schepen in de nabijheid van Java dienden en hunne gedachten meer concentreerden op de verdediging van Indië, de flottielje-vaartuigen als belemmerende aanhangsels beschouwen.

Ik geloof niet veel tegenspraak onder de zeeofficieren te ontmoeten, wanneer ik beweer, dat de schepen der gouvernements-marine niet voor oorlogsdoeleinden geschikt zijn; deze vaartuigen zijn noodig en nuttig om de bestuursambtenaren over te voeren bij hunne inspectie-reizen; doch wanneer er slechts sprake van eenig noodig machtsvertoon is, dan wordt het gouvernements-stoomschip onmiddellijk vervangen of geassisteerd door een flottielje-vaartuig.

De gouvernements-marine geheel geschikt maken voor die diensten, wil zeggen, de opvarenden eene militaire opleiding geven, de schepen anders en grooter bouwen, wat ons ten slotte op kostbaarder en hoogstwaarschijnlijk minder doelmatige wijze weer aan dezelfde flottielje-vaartuigen zou helpen, zij het dan onder een anderen naam.

Een „Tupy" kost veel meer dan een flottielje-vaartuig, welnu zegt de heer E., door de meerdere snelheid enz. kunnen wij ook met een kleiner aantal dier vaartuigen volstaan.

Hoewel er zeker veel voor die redeneering te zeggen valt, ben ik het er toch nog niet geheel mede eens en zou het aantal flottielje-vaartuigen belangrijk willen zien uitgebreid. Hoe wenschelijk zou het bijv. niet zijn, wanneer wij op het oogenblik een drietal dezer schepen in de Pagé- en Mentawe-eilanden konden stationeeren.

Is het niet vreeselijk, dat in onze buitenbezittingen nog menscheneten, slavernij en zeeroof heerschen, dat daar onder Néerlands onderdanen nog onverzwakt de ordaliën bestaan? Men leze de werken van RIEDEL, baron VAN HOËVEL, DE CLERCQ en SCHMELTZ, WALLACE, enz. om het verlangen naar een grooter aantal flottielje-vaartuigen, die aan dergelijke toestanden een einde moeten maken, te verklaren.

Dat „Tupy" voor Brazilië een zeer goed oorlogsvaartuig

kan wezen, zal ik niet tegenspreken, a priori neem ik zelfs aan, dat wij in Indië best een aantal „Tupy's" kunnen gebruiken. Maar voor zooverre mij bekend is, bezit Brazilië geen koloniën en behoeft een „Tupy" daar nimmer de diensten van onze flottielje-vaartuigen te verrichten, want tusschen het bewoonbaar zijn van een schip in gewonen regelmatigen dienst en het bewoonbaar zijn gedurende kruistochten in de buitenbezittingen is een onderscheid. Ook onze torpedobooten zijn bewoonbaar in gewonen dienst, maar wie zal de ontberingen schetsen der opvarenden daar aan boord, op reizen zooals van Holland naar Indië, of van Soerabaja naar Amboina, enz.?

Voor alles moeten we voor de buitenbezittingen schepen hebben, die daar eenige jaren achtereen kunnen blijven, schepen waarbij het mogelijk is, dat de verschillende voorzieningen met de aan boord aanwezige hulpmiddelen kunnen worden uitgevoerd; bij „Tupy's" is dit bijna niet vol te houden.

Op dergelijke schepen is volkomen geoefend personeel noodig, welk personeel alleen verkregen kan worden door den langen en kostbaren weg van opleiden. Deze vaartuigen eene bemanning geven van uitsluitend of grootendeels inlanders, zou een waagstuk wezen, dat zich zeker op de eene of andere wijze spoedig zou wreken, de inlanders zouden daar eerst weer langen tijd voor opgeleid moeten worden.

Nog dient wel in de gedachten te worden gehouden, dat het in den eersten tijd nog wel onmogelijk zal wezen om het Marine Etablissement te Soerabaja met meerdere reparatiën te belasten, reeds nu wordt heel wat inspanning geëischt om de schepen der Java-divisie enz. daar te repareeren. Wel is waar verheugt men zich bij de marine over de nu in het verschiet zijnde uitbreiding van het etablissement, maar toch blijft het daar uiterst moeielijk om geschikte werkkrachten te verkrijgen en is het wachtwoord ook daar weer „opleiden".

Tegen het bezwaar dat de „Tupy" eene te groote lengte heeft, voert de heer E. aan, dat de „Java" bijna 63 M. lang is (60 M. op de waterlijn), volkomen waar, doch de groote afmetingen van dat overigens voortreffelijke schip waren, zoo ik mij niet bedrieg, een der oorzaken, dat we slechts *een* „Java" bij de marine hebben en de opvolgende flottielje-vaartuigen weer 10 M. korter werden gemaakt.

Ook kom ik nogmaals terug op het bezwaar, dat de stoomketels eener „Tupy" moeielijk met eigen middelen aan boord te herstellen zijn en dat men daarbij van eene bepaalde kolensoort afhankelijk is, een bezwaar dat in de buitenbezittingen, waar de steenkolen, onder meer, reeds door het tropisch klimaat snel in waarde achteruit gaan, niet onderschat mag worden.

Maar is het wel geheel juist, dat de flottielje-vaartuigen, waarvan een zelfs van een pantserdek is voorzien en die alle meer en beter geschut hebben dan voor het tuchtigen van kampongs en het kruisen op zeeroovers noodig is, alle in oorlogstijd tot volslagen werkeloosheid gedoemd moeten worden?

Het komt me voor dat we van enkele dan nog wel eens nuttige diensten in Indië kunnen hebben, al nemen zij dan ook geen direct aandeel in den strijd tegen eene vijandelijke vloot.

Hoe gemakkelijk en eervol ik mij ook tegenover iemand als den heer EVERS gewonnen kan verklaren, zoo meen ik tot op het oogenblik nog te moeten terugwijzen naar het door mij sub 1 tot 8 geschrevene in het „Marineblad" van 1 Juni 1903, pag. 159.

pn.

GROOTE OF ZEER GROOTE SLAGSCHEPEN?

„Schiffbau" IV Jahrg. No. 23 geeft eene beschouwing over het toenemen van de waterverplaatsing der slagschepen.

Naar aanleiding van het vaststellen der plannen voor de 13000 tons slagschepen in de Vereenigde Staten wordt de vraag gesteld of de vermeerdering van de waterverplaatsing bij de toonaangevende zeemogendheden nog berust op een gezonde basis.

De Amerikaansche bouwmeesters hebben bij het ontwerp der 13000 tons schepen de snelheid zeer ondergeschikt gemaakt aan de of- en defensieve eigenschappen. De bewapening is niet noemenswaard zwakker dan die van de 16500 tons slagschepen van de „Louisiana"-klasse, daarentegen is de snelheid slechts $16^1/_2$ mijl. De Admiraals MELVILLE en BRADFORD keuren de plannen af, doch om verschillende redenen. Eerstgenoemde beweert dat men met 13000 ton geen door en door modern en krachtig slagschip kan bouwen, terwijl BRADFORD de snelheid te gering vindt en zich tevreden stelt met een of- en defensief vermogen als van de „Maine" met 12500 ton.

In het streven om de krachtigste vloot te krijgen hebben Engeland, Amerika en ook Rusland de afmetingen hunner schepen als het ware sprongsgewijze vergroot. Die vergrooting heeft evenwel voor- en nadeelen, die voor verschillende natiën ook eene verschillende beteekenis hebben.

De voordeelen, voortspruitende uit het toenemen der waterverplaatsing, zijn behalve de winst aan vechtcapaciteit, de volgende:

1e. Bij het vermeerderen der waterverplaatsing neemt bij eene bepaalde snelheid het machinevermogen af en de oekonomie van het bedrijf en de werkingssfeer toe;

2e. Bij normale verhoudingen krijgt men beter zeeschip, vaster opstellingsvlak voor het geschut, omdat het traagheidsmoment van den romp met bewapening en pantser in den regel sneller toeneemt dan de waterverplaatsing;

3°. Het logies voor de bemanning wordt beter.

Nadeelen zijn:

1°. Het slecht overzicht en de gecompliceerdheid van den bouw nemen snel toe met het grooter worden;

2°. De veiligheid van het schip met het oog op averij en vijandelijke treffers blijft voor iedere grootte constant. Het verlies van een groot schip weegt echter veel zwaarder dan van een klein;

3°. Het gewicht van het schip neemt niet meer af, maar toe met het grooter worden, daar de verhouding van hoogte tot lengte kleiner wordt tengevolge van den constanten maximum-diepgang der havens;

4°. De manoeuvreervaardigheid vermindert;

5°. De kosten van aanbouw en onderhoud nemen sneller toe, zooals de ondervinding bij de handelsvloot aantoont.

De schrijver stelt nu de vraag, welke van deze punten het meest belangrijk zijn voor Duitschland?

Van de voordeelen valt weinig te zeggen, behalve dat een groote werkingssfeer voor Duitschland van minder gewicht is dan voor Engeland, de Vereenigde Staten en Rusland.

Van de nadeelen wegen 2, 4 en 5 zwaar. Indien in een eskader van 8 schepen er een uitvalt met ongeveer 50 stukken en 8 à 900 man, dan kan dit verlies veel invloed uitoefenen op den uitslag van den strijd, meer dan wanneer van een eskader van 10 schepen er een uitvalt met 30 stukken en 6 à 700 man. De kans, dat een schip buiten gevecht gesteld wordt door eene machine-averij, staat voor groote en kleine gelijk en veroordeelt een buitengewoon toenemen der afmetingen.

Het verminderen der manoeuvreervaardigheid is een belangrijk offer, dat men moet brengen. Wat baat een zwaar gepantserde en bewapende kolossus, welks gering draaivermogen hem belet zijne bewapening ten volle tot zijn recht te doen komen en de beweeglijkheid van het eskader aanmerkelijk vermindert?

Punt 5 is volgens den schrijver voor Duitschland helaas het ernstigste bezwaar. De zuinigheid belet kostbare monsters te bouwen, die door een torpedo of eene kleine machine-averij even snel buiten gevecht zijn als kleinere en goedkoopere. Hij gaat daarna over tot het onderzoek of de 3 à 4000 ton, die de schepen van andere natiën grooter zijn, zooveel voordeel opleveren, dat het in dit opzicht achterblijven verkeerd zou zijn, en komt tot de volgende conclusie.

Men heeft in Engeland en Amerika het tusschenkaliber van 23 en 20,3 cM. snelvuur ingevoerd, doch dit is niet in staat het pantser der zware artillerie te vernielen, tenzij bij normaal treffen op hoogstens 3000 M. onder gunstige omstandigheden. Daarentegen zijn deze kalibers niet noodig tegen het pantser van het middelbaar geschut (178 mM. maximum), het geschut

van 17 cM. is daartoe in staat en dit heeft het voordeel van lichter te zijn en sneller bediend te kunnen worden. Het kaliber van 15 cM., dat men behouden heeft, is echter nauwelijks geschikt voor het vernielen van het vroegere pantser der middelbare artillerie en geheel onbruikbaar tegen het morderne van 178 mM. Daargelaten dat veel verschillende kalibers nadeelig zijn voor de vuurleiding en munitieaanvulling, is het niet rationeel geschut te kiezen, dat machteloos is tegen zwaar pantser en zwaarder dan noodig om de middelbare bescherming te doorboren, en daaraan toe te voegen een groote hoeveelheid van kleiner kaliber, dat niets kan uitrichten dan met brisante projectielen de onbeschermde deelen beschadigen. De artillerie der „Louisiana"-klasse is daarom beter, dewijl men de verouderde 15 cM. kanonnen vervangen heeft door geschut van 17,7 cM.

De schrijver acht het weglaten der torpedobewapening op de Amerikaansche schepen eene ernstige fout, en komt tot de conclusie dat het grootere vechtvermogen van de „King Edward"- en de „Louisiana"-klasse boven de „Braunschweig" niet evenredig is aan de meerdere waterverplaatsing.

Men mag niet zeggen: „het is verkeerd slagschepen te bouwen van meer dan 14000 ton", en evenmin: „beneden 16000 ton kan aan de moderne eischen niet voldaan worden". Met het toenemen van het middelbaar kaliber moet men de bescherming zwaarder maken en tot eene grootere waterverplaatsing komen, tenzij eene verbetering van het pantsermateriaal dit onnoodig maakt. Zoolang echter het kaliber van de Duitsche middelbare artillerie groot genoeg is ten opzichte van buitenlandsche pantsers, en dit is thans het geval, moet het tijdstip om over te gaan tot grootere schepen verschoven worden.

Bij de bespreking van de „King Edward"-klasse, zegt „Schiffbau": „Het is verder opmerkelijk, hoe aandoenlijk men nog gehecht is aan het langzamerhand afgeleefde 15,2 cM. snelvuurgeschut".

De voorgaande beschouwingen ten opzichte van Duitschland gelden ook in zekere mate voor Nederland. Een groote werkingssfeer is voor onze Oost-Indische bezittingen echter wel een factor om rekening mede te houden. Wij zullen evenwel meer het oog gevestigd moeten houden op de in het artikel genoemde voordeelen dan op de nadeelen aan eene grootere waterverplaatsing verbonden, immers van schepen grooter dan 12 à 13000 ton, waarover de discussie gevoerd wordt, zal bij ons nooit sprake zijn.

Daarentegen zal het wel steeds eene onmogelijkheid blijken om een tamelijk krachtig schip te bouwen, dat voldoet aan de eischen die wij moeten stellen, bij eene waterverplaatsing van ± 5000 ton, te meer nu het noodig wordt afscheid te nemen van het 15 cM. geschut en dit door zwaarder kaliber met betere bescherming te vervangen. Geen bouwmeester zal aan redelijke eischen betreffende of-, defensief- en machinevermogen bij het ontwerp van een Nederlandsch oorlogsschip kunnen voldoen,

indien niet 7 à 8000 ton deplacement te zijner beschikking worden gesteld.

B.

Hr. Ms. TORPEDOBOOTEN „PYTHON", „SPHINX" EN „MINOTAURUS" VAN NIEUWEDIEP NAAR SOERABAJA.

De 22ste Augustus was daar, de dag voor het vertrek vastgesteld. Het ongunstige, stormachtige weer van de laatste dagen had plaats gemaakt voor een zacht Oostelijk briesje, het weerbericht was niet ongunstig en niets stond dus het vertrek meer in den weg. Op den V.M. gemeerd vóór in de haven, werden de booten geïnspecteerd door den Schout-bij-nacht, Directeur en Commandant der Marine, na afloop waarvan Z.H.Ed.-Gestr. de opvarenden een hartelijk woord toesprak, om hun veel voorspoed te wenschen op dezen tocht, die wellicht met veel ontberingen gepaard zou kunnen gaan. Bij vertrek van boord waren de drie hoera's der bemanningen het teeken, dat die zoo welgemeende woorden weerklank vonden in de harten van allen, die zoo spoedig het vaderland en allen, die hen lief waren, zouden gaan verlaten.

Het uur van vertrek naderde, de toeloop van belangstellenden en nieuwsgierigen op de kade nam steeds toe, bestellers van het telegraafkantoor hadden druk werk de laatste afscheidsgroeten nog tijdig aan boord te brengen, vele handdrukken werden nog gewisseld, menig hartelijk woord tot afscheid in stilte gesproken, totdat eindelijk het vastgestelde uur daar was. Een kort appèl over de bemanning; allen present, en toen „los voor en achter." Achter elkander, de „Python" aan het hoofd, stoomden de booten de haven uit. Een dichte menschenmassa stond op de kade en op het havenhoofd en uit honderden kelen klonken de hoera's, die het „Wien Neerlandsch bloed" der stafmuziek bijna overstemden.

Het was een oogenblik, om niet spoedig te vergeten, velen onder voelden hun hart sneller kloppen, in menig oog moest een traan met moeite worden bedwongen: wat zal de toekomst ons allen brengen in de eerstvolgende $2\frac{1}{2}$ jaar? Zóóveel belangstelling, meer dan gewoonlijk bij vertrek der oorlogsschepen, deed ons allen goed en overtuigde ons dat onze reis met belangstelling zal worden gevolgd. Op den dijk nog voortdurend gewuif, hoerageroep, een ruiter in galop volgde de booten nog zoover mogelijk, nog een blik door de binocle, maar de afstand werd te groot. De Uiterton werd gepasseerd en de reis was begonnen.

---

[1] De „Marinebode", [illegible]

Het was prachtig weer en gladde zee, in één woord een magnifieke stoomgelegenheid. Met 10 tot 11 mijl vaart werd de Noordzee ingestuurd; te 1ᵘ H.W. de Noord Hinder gepasseerd en op de D.W. van 23 Aug. te 7ᵘ Dungeness bereikt. De loodskotter Texel—IJmuiden werd gepasseerd en daarmede gelegenheid gegeven eenige brieven af te geven, die door de goede zorg van den loodsschipper aan den wal zouden gebracht worden. De vrij hoog staande barometer begon echter te dalen en op den A.M. ter hoogte van Portland begon het in het Z.W. samen te pakken. Op den P.V. een harde bui met slagregen, veel wind en plotseling vrij veel zee; de daarna rijzende barometer en opklarende lucht deed ons hopen 's nachts 't Kanaal te kunnen uitstoomen en langs Ouessant naar Coruña te kunnen koersen. Bij Startpoint op de H.W., werd dan ook koers gesteld op Ouessant; maar de plotseling snel dalende barometer en toenemende krimpende wind maakten het raadzaam een haven onder de lij te behouden, zoodat de koers werd veranderd op Falmouth. De wind nam steeds toe, de zee liep spoedig vrij hoog en op de D.W., toen het kwik ± 9 mM. was gedaald, deed de blijvende hooge zee, de dikke verstopte lucht niets goeds ververwachten. De booten slingerden en werkten hevig, maar rezen prachtig voor de zee en namen betrekkelijk weinig water over. Menigeen betaalde tol aan God NEPTUNUS; van slapen was niet veel gekomen, speciaal de bewoners van het achterverblijf waren niet goed te spreken, het niet geëmailleerde kommaliewant had het hard te verantwoorden, doch iedereen kreeg de overtuiging, dat de booten uitmuntende zeeschepen waren en althans van gevaar niet spoedig sprake behoeft te zijn. Het licht van Eddystone werd niet verkend en dus gedurende den nacht na Startpoint geen peiling verkregen, zoodat op gegist bestek de baai van Falmouth werd ingestoomd. In een opklarende bui werd St. Anthony point verkend en spoedig daarna de reede bereikt en in de Docks langs de kade gemeerd. Op de geheschen loodsvlag kwam geen loods naar buiten. De ligplaats was vrij goed, ofschoon het groote verval van ± 6 meter het van en aan boord gaan langs een ladder niet gemakkelijk maakte, doch in elk geval te verkiezen boven ten anker liggen. Met N.W. wind ligt men hier tegen den lager wal, doch de corps-morts in de nabijheid geven gelegenheid loeftrossen uit te brengen.

Binnenliggende, bleek het hier reeds een paar dagen zeer onstuimig te zijn geweest en hoewel Lizard op verzoek seinde: „wind moderate", woei het 's nachts een N.W. storm en zochten groote stoomschepen een schuilplaats op de ree.

Dank zij de in dit opzicht door de regeering gemaakte milde bepalingen, konden allen den volgenden nacht uitrusten in de verschillende hotels en bleek het ons, dat het door den consul, den heer BROAD, gerecommandeerde Falmouth-hotel, dat zeer mooi gelegen is, deze recommandatie waard was, wat betreft inwendige inrichting, maar de tafel was niet berekend op Hollandsche magen, waarvan vele in zee min of meer in de

war geweest waren, terwijl de manager bij het vaststellen van zijn tarief blijkbaar geen rekening had gehouden met art. 12, hoofdstuk XII, deel III, V. K. N. Z. (verblijfkosten).

De stad zelf biedt zeer weinig aan, de ververschiug was goed en na per boot 4 ton kolen op de vuurplaats te hebben ingenomen, vertrokken de booten den 26sten met bestemming naar Coruña. De zee was kalm, de lange Oceaandeining deed de booten geleidelijk, maar voortdurend slingeren, en de hooge barometer en het weerbericht gaven hoop het centrum van hoogen druk, waarin wij waren, eenigen tijd te zullen behouden. De rookplaag, bij windstilte, bleek minstens even onaangenaam als veel zee. Met 200 slagen werd gestoomd, Ouessant op de E.W. gepasseerd en den 29sten op de D.W. met dikke mistige lucht, land gemaakt, dit verkend als Kaap Prior, de baai van Coruña ingestoomd en aldaar op den V.M. geankerd. Aan den wal was het vrij eenvoudig, doch, dank zij de welwillendheid en beleefdheid van den consul, den heer Molini, en een alhier verblijf houdend Hollandsch jong mensch, werd zooveel mogelijk geprofiteerd van de genoegens die Coruña aanbood. De hotels waren Spaansch, waarmede alles gezegd is. Enkele slachtoffers kregen 's nachts onaangenaam bezoek en brachten den nacht op een stoel door. Den 30sten op de D.W. werd de reis vervolgd met bestemming naar Sevilla.

De ververscbing te Coruña was middelmatig, de steenkolen slecht, het water alleen geschikt voor waschwater; als ververschingsplaats is dus deze haven minder aan te bevelen, bovendien kan men niet langs een kade meren en stond er bij NW. wind veel rolling op de ree, vooral voor torpedobooten nog al lastig en onaangenaam.

Den 30sten te 8u werd Coruña verlaten; het weer was prachtig. Buiten stond een stevige N.O. bries met vrij veel zee, maar ofschoon de booten nog al slingerden, was het een verademing eens geen wind op den kop te hebben en vrij te zijn van den rook en het kolenstof uit den schoorsteen. De stofbrillen waren tot nog toe een onmisbaar en niet eens afdoend appendix geweest voor allen, die zich achter den vóórschoorsteen ophielden. Na het ronden van Spanje's N.W.-hoek werd de koers gesteld bewesten de Berlenga's. Op den A.M. werd de Engelsche 12000 tons kruiser „Hogue" gepasseerd, zeer nabij, die de buitengewone beleefdheid had tot driemaal toe met de vlag te salueeren voor de groep torpedobooten. Ook een vrachtboot van de Stoomvaartmaatsch. „Nederland" wenschte ons per sein een aangenamen overtocht. Een Engelsch eskader van 9 schepen werd op eenigen afstand voorbijgevaren.

Op de H.W. van den 31sten werd het mistig en op de D.W. en V.M. moest eenige uren met beperkte vaart worden gestoomd.

De verjaardag van H. M. de Koningin werd op de gebruikelijke wijze gevierd, voorzoover dat op een torpedoboot in zee mogelijk is.

Kaap St. Vincent werd 's nachts gepasseerd en op de D.W.

de Uiterton van de Guadalquivir verkend. Eenige uren te voren was een stijve Z.O. bries doorgekomen, en een verblijf te Cadix met dezen wind, die steeds 3 tot 8 dagen doorstaat, zou op de onstuimige reede voor de opvarenden weinig ontspanning hebben gegeven. Op l. m. a. werd de betonde geul vóór de rivier ingestoomd. De geul is geheel voorzien van gasboeien, rood aan B.B., groen aan S.B. (voor binnenkomende schepen). Te Bonanza werd de zeeloods verwisseld voor een binnenloods, de rivier opgevaren en na $4^1/_2$ uur stoomen Sevilla bereikt. De tocht op de rivier leverde niet veel belangwekkends op. De aanwijzingen van den loods bestonden in het volgen van de buitenbochten, en, na het passeeren van het verbindingskanaal tusschen twee belangrijke krommingen, in het brengen van twee op den wal opgestelde merken in elkaår voor het maken van een oversteek geheel overeenkomstig met onze riviermerken. De oevers waren vlak, kaal en dor, de verschroeide weilanden dienden hoofdzakelijk tot terrein voor groote kudden stieren, speciaal gefokt voor de stierengevechten, bewaakt door met lasso's voorziene wachters te paard. Veel wordt gedaan om de bevaarbaarheid van de rivier te verhoogen, de talrijke Hollandsche baggermolens, geleverd door de Werf „Conrad" te Haarlem, zijn steeds bezig de diepte van geul en rivier te vergrooten. Een tiental stoomschepen van ± 5.5 meter diepgang lagen gemeerd aan de kade te Sevilla; de torpedobooten kregen, dank zij de bemoeiingen van onzen consul, een zeer goede ligplaats. Zoo hoog mogelijk op de rivier vóór de brug, naast elkaar tegen den wal gemeerd, één der booten met voor- en achteranker aan den buitenkant.

Het kolenverbruik van Coruña tot Sevilla was, dank zij de slechte te Coruña te verkrijgen kolen, geklommen tot 26.1 K.G. met ± 200 omwentelingen.

Het verblijf in deze hoogst interessante stad was voor allen zeer aangenaam, ofschoon de groote warmte ons plotseling als in de warmste plaatsen van Indië verplaatste. Eenige dagen geleden had men hier een temperatuur van 46° C. in de schaduw, 59° C. in de zon gehad! Op de booten was het overdag niet uit te houden, kajuit, machinekamer (zonder stoom op) en volkslogies hadden temperaturen van 33°—35°. De witte uniformen kwamen voor allen tot hun recht. Voor het eerst maakten we met voldoening kennis met de nette uniformverbetering voor machinisten en onderofficieren.

De consul, de heer MAURY, 2e burgemeester van de stad, maakte zich zeer verdienstelijk door den Commandanten der booten alle merkwaardigheden van de stad te toonen, terwijl door welwillendheid van den Generaal, Commandant der troepen, vergunning werd bekomen de geschutgieterij en de pyrotechnische werkplaatsen te bezichtigen. De zeer royaal ingerichte, nette en goed onderhouden werkplaatsen maakten een aangenamen indruk. In de geschutgieterij stond nagenoeg alles stil wegens gebrek aan fondsen. In de patronenfabriek wordt zuinigheidshalve bijna al het werk gedaan door vrouwen, die de verschil-

lende zeer moderne werktuigen voor het trekken van de hulzen, het vervaardigen der stalen mantels enz. bedienen. Hier stond alles te werken.

Het uitmuntende Hôtel de Madrid, niet behept met de onaangenaamheden van de hôtels te Coruña, gaf gelegenheid de warme booten te ontvluchten, terwijl ook voor de overige bemanning de gelegenheid gegeven was de vele merkwaardigheden van deze typisch Spaansche stad te bewonderen en aan den wal rust te vinden voor het weinige comfort op een torpedoboot in een warm klimaat.

Den 4^{den} September op den AM. werd de stad verlaten; eene vertraging, veroorzaakt door het onklaar raken van de schroef van de „Sphinx", van den ankerketting van de „Python" bij het ontmeren, hetgeen geklaard werd door den hoofdmachinist van de „Sphinx" en een paar matrozen, die daartoe gedurende ± 1 uur te water bleven, was oorzaak dat 's avonds te ± 8.30 te Bonanza geankerd werd om het voor nachtelijk varen verschuldigd dubbel loodsgeld te ontgaan. Den volgenden morgen te 6^{u} werden de ankers gelicht, op aanwijzing van den loods naar buiten gestoomd, en koers gesteld naar de straat van Gibraltar, welke op den AM. werd gepasseerd. Aan de semaphore op Europapunt werd gevraagd de booten te rapporteeren. Toen de in straat Gibraltar traditioneele Oostenwind was gaan liggen, kregen we in de Middellandsche Zee een spiegelgladde zee zonder deining, zoodat zelfs de poortjes open konden en de windhappers tot hun recht kwamen. De mandiekamers voor- en achteruit konden worden opgetuigd, waarbij ook de sproeislang, verstrekt om het dek nat te houden, goede diensten bewees. Den 7^{den} op de DW. werd Algiers bereikt en op l. m. a. gemeerd naast de Fransche torpedobooten, met voor en achterkettingen op corps-morts. Kolenverbruik 26 K.G. per mijl met 180 omw., zeer slechte kolen.

G.

Algiers, 7 Sept. 1903.

(Wordt vervolgd).

UIT DE PERS.

De „Telegraaf” van Zaterdag 27 Juni 1903.

Marine-causerieën. — In den militairen dienst behoort de grondslag van orde en tucht, de stimulans voor plichtbesef en onderling vertrouwen, de kracht tot toewijding en offervaardigheid te zijn: de militaire opvoeding. Niet vrees voor straf of hoop op belooning mag drijfveer zijn voor het wèl volbrengen der vrijwillig op ons genomen verplichtingen. De gewoonte om te gehoorzamen, de lust om mede te werken ten bate van het geheel, de aandrift om zich te onderscheiden, zij worden niet verkregen door dwang. Zij behooren gekweekt te worden in den jeugdigen militair door verstandige leiding, door doelmatig onderricht, door belangstelling en verzorging; aangewakkerd later door waardige, welwillende en billijke bejegening; tot rijpheid gebracht eindelijk door het voorbeeld.

Ondanks deze waarheid en tegen de lessen der ondervinding in wordt toch ten onzent nog te vaak getracht op te voeden door straf; wordt de waarde der militaire paedagogie miskend en deze zelve daarom op den achtergrond geschoven.

Immers in den regel worden de menschen geheel aan zich zelven overgelaten; wij voeden en betalen hen; laten hen een zeker aantal oefeningen doorloopen om hun vakkennis te ontwikkelen; wij trachten hun materieel leven zoo gunstig te maken als de omstandigheden en de eischen van den dienst toelaten; maar niemand komt hen nu en dan eens wijzen op hunne verplichtingen en op de manier, om die naar de mate hunner krachten op de meest correcte wijze ten bate van hun land te vervullen.

De man, die eenige jaren in dienst is, heeft zich eindelijk een soort van eigen zedeleer aangeschaft, die meer of minder afwijkt van de ware, naar mate zijner verstandelijke ontwikkeling. Maar de jeugdige schepeling heeft, buiten de Algemeene Baksorder, slechts zijne herinneringen aan het Rapportenboek, als criterium van wat goed of wat kwaad is. De daad, die nog nimmer bestraft werd, is vergund; de andere, waarop straf volgde, is verboden; en wel te strenger verboden, naarmate de straf zwaarder geweest is. Verder gaat zijn eenvoudig verstand niet.

Een ieder zal onmiddellijk inzien, dat een dergelijk opvoedingssysteem noodlottige en betreurenswaardige gevolgen na zich sleept. Het heeft — dat is zeker — het voordeel van hoogst eenvoudig te zijn en tamelijk handig in het gebruik; doch desalniettemin is het ouderwetsch en hardhandig. Behalve de brutale zijde van een stelsel, dat geweld gebruikt, waar met overtuiging kan worden gewerkt, heeft het de ernstige fout,

dat het in stede van overtredingen te voorkomen, deze eerst laat bedrijven. Bovendien, daar alleen de schuldige kan gestraft worden, laat het stelsel een groot aantal anderen onbekend met het strafschuldige van het feit. In dit stelsel opgevoed zal de man, zonder leiding aan zich zelven overgelaten, indien hij slechte neigingen heeft, alleen door vrees op den rechten weg worden gehouden en dus niet aarzelen eenigen misslag te begaan, die hem voordeel of genoegen aanbrengt, zoodra hij zich verzekerd acht van straffeloosheid. Van ditzelfde individu zou men een geheel tegenovergestelde gedragslijn mogen verwachten, als men de moeite genomen had hem goeden raad te geven.

Het hoofdgebrek van het systeem is evenwel dat de militair daardoor in zijn chef niet ziet zijn leider, maar zijn bewaker, zijn cipier; hij vreest hem, maar vertrouwt hem niet; hij volgt zijne bevelen op, maar geeft zich niet over, rekent niet op hem — hij beschouwt hem als zijne natuurlijken vijand.

Over het algemeen genomen, enkele zeldzame uitzonderingen daargelaten, komt de jeugdige matroos in dienst vol van goede voornemens. Vrij ruw ingeleid in een nieuwen toestand, waarin hij zich volkomen vreemd gevoelt, heeft hij slechts één wensch — spoedig op de hoogte te komen van den eigenaardigen staat van zaken en de vreemde wijze van doen, zich spoedig aan te passen aan zijne omgeving. Hij is dus bereid de raadgevingen van zijne meerderen op te volgen en te doen wat deze van hem verlangen. Hij is nog plooibaar en kan gevormd worden, zooals men wenscht. Hoofdzaak is dus den nieuweling den goeden vorm te geven en hem, van den beginne af aan, in de juiste richting te sturen. En alleen door de militaire opvoeding zal men daarin kunnen slagen; want men beseffe het wel: „straffen verbeteren nooit, maar verbitteren".

Toch bleef ten onzent in den regel het strafrégime gehuldigd. Waarom? Gemakzucht alleen kan niet de oorzaak zijn van deze fout; het is m. i. veel meer onderschatting van de zware taak, die den superieur is opgelegd: het mensch maken van den jeugdigen militair. Wij vergeten hoe moeilijk het is op te voeden, op te leiden en bekwaam te maken tot het leven in een kader, in eene omgeving tot nu toe geheel vreemd aan het individu. Wij zien voorbij hoeveel er te bederven valt aan gemoed en karakter; hoe moedeloos en verbitterd men den jongeling maken kan die zonder leiding en alleen beheerscht door vrees voor straf, zelfs bij overigens goeden wil, in 't duister tast omtrent hetgeen men nu eigenlijk van hem vordert. En vooral, wij erkennen niet dat men door ondoelmatige behandeling 's mans energie voor zijn geheele leven en zelfs het geluk van zijn toekomstig gezin kan vernietigen door hem de individualiteit, het initiatief, het vertrouwen in zich zelven en in de toekomst te ontnemen.

Of het thans mogelijk zou zijn de krijgstucht te handhaven zonder straffen? Misschien wel; mits men „tucht" opvat in

de werkelijke beteekenis van het woord. Tucht komt van tiegen, d. i. leiden. Krijgstucht is dus het toepassen der middelen, die den militair leiden tot plichtsvervulling. (MEIJBOOM). De beleedigende, vaak gedachteloos aangenomen familierelatie van „krijgstucht" met „tuchthuis" en „tuchtroede" moge door deze aanhaling recht van bestaan verloren hebben. Krijgstucht is: besef van gemeenschap, samenwerking door onderling vertrouwen, orde door begrip van kameraadschap, band van vereeniging.

En zou het nu ondenkbaar zijn dat wij — zelven onder het strafrégime opgevoed — plotseling in staat zouden zijn ons volwassen personeel, eveneens door straf opgeleid, te leiden zonder dat eenvoudige, snelwerkende en thans nog eenig erkend correctiemiddel? Ik durf dat niet beslissen, maar acht het toch een eisch des tijds om te trachten, beginnende dan met het begin, reeds — voor zoover dit nog niet plaats heeft — bij onze eerste opleidingen het strafregime te vervangen door een opvoedingssysteem meer up to date.

Moeielijk, zeker! zeer moeielijk. De vraag is zelfs gewettigd of er immer commandanten en officieren zullen gevonden worden, die hoog genoeg staan, om met kans op goeden uitslag een opvoedingsstelsel zonder straffen — of met een minimum van straffen — te inaugureeren en te handhaven. Hoogst waarschijnlijk zal men ook voor hen eene opleiding noodig achten; doch slechts kort; want eenmaal op het Koninklijk Instituut voor de Marine volgens het nieuwe régime opgeleid — en de thans aldaar heerschende geest is geheel in die gewenschte richting — wordt elk officier uit den aard der zaak aanhanger van, en dus practicus in hetzelfde stelsel.

Tot zoolang is menschenkennis noodig voor de keuze van commandanten der diverse opleidingen. Niet hij, die aan de beurt is, maar hij, die daartoe in staat geacht wordt door zijn antecedenten, zijn karakter en verleden, komen voor zoo een plaatsing in aanmerking. Want men vergete het niet dat de eerste indruk vaak beslissend is voor het leven. De jeugdige schepeling vinde in zijn eersten chef een belangstellend leider; iemand, die hart heeft voor zijn personeel en dat durft toonen; iemand, die optreedt met geduld, bezadigd en waardig; met tact en vergevensgezindheid voor onwillekeurige feilen en tekortkomingen; met verstand meer dan met gezag.

„Begrijpen is vergeven" schrijve elk opvoeder boven zijn schrijftafel. En al behoort met kracht te worden gestreden tegen kwade neigingen en karakterfouten, hij bezitte, vooral tegenover jeugdige personen, de zeldzame gave: te overtuigen door het levende woord, meer dan door den sterken arm; meer naar Pestalozzi dan naar Draco.

Zou de tegenwoordig zoo druk geëxploiteerde ontevredenheid onder ons marine-personeel ook voor een deel te wijten kunnen zijn aan ingewortelde wanbegrippen omtrent tucht, gezag en opvoeding?

II.

Om nog eens terug te komen op de zoogenaamde ontevredenheid in de Marine — het is zoo gemakkelijk om te beweren dat ongewenschte denkbeelden ons scheepsvolk zijn ingeprent van buiten af. Maar twijfel is gewettigd of de bodem, waarop dat onkruid gezaaid werd, dan wel inderdaad behoorlijk bereid en bewerkt was. Hoe kon het kwaad anders zoo snel wortel schieten, wassen en vrucht dragen? Wat zóó spoedig te bederven is, bezat weinig werkelijke waarde. En wie of wat is oorzaak van die vatbaarheid voor slechte indrukken?

Van den jeugdigen leeftijd van veertien jaren af heeft de schepeling zich bewogen, is hij opgevoed en onderwezen in en door de Marine; heeft hij medegeleefd naar de wenschen en eischen van zijne meerderen. De indrukken, verkregen gedurende zijn loopbaan bij de zeemacht, hebben hem dus zóó weinig voldaan, hebben zóó weinig krachtig ingewerkt op gemoed en karakter, dat het eerste het beste dwaalbegrip hem het spoor bijster kan maken. Dat is geen compliment voor die opvoeding!

Bosboom heeft ons jaren geleden reeds gewaarschuwd dat zwakke, weifelende karakters zich gemakkelijk onderwerpen aan datgene, wat de krijgstucht aanvankelijk van hen vordert en men deze daarom reeds spoedig vertrouwen schenkt en meent op hen te kunnen rekenen. Juist zij echter zullen in moeielijke omstandigheden eerder geneigd zijn hun vaandel in den steek te laten dan sterke, onafhankelijke karakters, wier gemoed telkens in opstand kwam tijdens de training en die zich niet dan met groote moeite lieten overtuigen, doch wier waarde, als de nood aan den man komt, oneindig veel grooter is. Men heeft zich dus te vroeg verblijd over de resultaten en dat optimisme wreekt zich thans.

Toch blijft het feit waar, dat de invloed v a n b u i t e n a f vreet aan den onmisbaren band, die officieren, kader en scheepsvolk vereenigen moet. Maar hiertegen bestaat geen ander waardig wapen dan de cohesie, het solidariteitsgevoel, het wederkeerig vertrouwen, dat iederen militairen troep moet bezielen, wil hij aan zijne roeping beantwoorden. En ontbeert hij die hoedanigheid, mist hij den moed tot tegenstand, het eer- en plichtsgevoel, de eenheid in willen en kunnen, dan losse hij zich op, d. i. men verwijdere met bekwamen spoed de onwillige elementen tot redding van het geheel. Want het blijft een onding: een militaire eenheid, zonder eenheid.

De krijgsmansstand heeft voordeelen; maar ook verplichtingen.

Wie zich aan de laatste niet laat gelegen liggen, verdient ook de eerste niet. Misschien dat eenmaal blijken zal dat een troep, waarin allemans mee kakelen, mee oordeelen en mee regeeren, militaire waarde heeft, tot heden is het nog een axioma, dat slechts één hoofd, één wil, één band bestaanbaar is tot het behalen van resultaten. Tot zoolang onderwerpe een ieder zich

aan dit onvermijdelijke. En even goed als men bij totaal gemis aan persoonlijken moed een achtenswaardig burger kan zijn, kan iemand, ook bij algeheelen afkeer van militaire tucht, een braaf huisvader wezen. Hij verbeelde zich dan evenwel niet, dat hij eenige militaire waarde heeft voor de verdediging van zijn land.

En wat nu aangaat de wezenlijke hoegrootheid dier ontevredenheid — och! het loopt zoo'n vaart niet. Windstilte op een zeilschip, verbod om te passagieren, mist, quarantaine, oponthoud gedurende de thuisreis maken aan boord iedereen ontevreden; maar mag men dan spreken van „ontevredenheid?" Er heerscht geen ontevredenheid in de Marine — enkele onzuivere elementen uitgezonderd.

Maar met die uitspraak wil ik niet beweerd hebben dat in de Marine algemeene tevredenheid heerscht, que tout est pour le mieux! Volstrekt niet; ik kom alleen op tegen groote woorden: onrust, gisting, algemeene ontevredenheid! Ik zou den geest, die ons marinepersoneel bezielt — en die wel degelijk verbetering behoeft — willen noemen: teleurstelling. Steeds gepaaid met mooie beloften, plannen, voorstellen, commissiën en dergelijke halve maatregelen, is men teleurgesteld over het conservatisme, de vasthoudendheid aan ouderwetsche begrippen en antieke bepalingen en reglementen, over lauwheid en gebrek aan belangstelling en zorg.

Een voorbeeld — het recht van reclame. Het is zeer goed denkbaar en volstrekt niet altoos bewijs van onvoldoend toezicht of plichtverzuim, indien eens in zee blijkt dat eene bepaalde leverantie levensmiddelen van minder goede kwaliteit of onsmakelijk is. De equipage eet daarom dat gerecht niet. Wordt er nu geklaagd — dan is dat dadelijk ontevredenheid; maar klaagt men niet, dan wordt de geheele voorraad opgebruikt en verwondert men zich dat de equipage niet reclameert. De bepalingen? Welnu, wanneer de officier van administratie geen victualie voor afkeuring mag in aanmerking brengen, indien niet eens geklaagd is, dan zouden de bepalingen niet deugen. Maar zoo is de toestand niet.

Het kan onmogelijk „achteruit" onbekend zijn, dat die spijs niet gebruikt wordt. De baksmeesters zien het onder het schaften; de koks, bij het verwerken der restanten, de adelborst van piket moet het bemerken, als hij zijn oogen gebruikt. Ook zonder reclame kan de chef d'equipage er van kennis geven aan den eersten officier (die zorg draagt dat niets buiten zijn weten voorvalt) en deze aan den commandant (die van alles behoort op de hoogte gehouden te worden) en dan heeft deze laatste wel degelijk het recht — zegge de verplichting — om eene commissie van keuring te benoemen. In den regel echter laat men de zaak loopen tot de bom barst. Dàt noem ik: gebrek aan belangstelling en zorg. Men behoort te voorkomen dat er aanleiding tot klagen bestaat; want elke billijk geoordeelde klacht is een aanklacht tegen den chef.

Alle veranderingen zijn geen verbeteringen; dat is wederom gebleken in de bepalingen op het verhooren en straffen. Hier is in de laatste jaren onnoodig en onmenschkundig een overbodige schakel ingeschoven in de serie behandelende personen — n.l. de divisie-commandant, die in den regel een remmenden invoed uitoefent, zonder veel bij te dragen tot het ontwarren van min-heldere bij-omstandigheden en die schade doet aan de intieme betrekking tusschen den commandant en zijn equipage. De bedoeling was goed. Maar de practijk is niet altijd in harmonie met theoretische bespiegelingen. Wat jaren lang regel was geweest is thans uitzondering geworden — het verhooren door den commandant. Hij die de straf moet opleggen, hoore en zie den delinquent zelf. Reeds KONING's Marinezakboekje bevatte den behartigenswaardigen wenk: „Zie uw man aan". Thans verhoort de divisie-commandant, hij brengt de zaak over aan den eersten officier en deze rapporteert het geval aan den commandant. Uit de 3e hand op de hoogte gekomen zal deze laatste dus moeten oordeelen! Geen wonder dat dit aan velen te machtig is; maar — nog eens zelve den beklaagde ondervragende geeft de commandant reden tot de onderstelling dat hij niet tevreden is over het door de beide genoemde officieren geleid onderzoek; ziedaar tweestrijd, die vaak leidt tot berusten — onvoldoende belangstelling.

Men lette eens op de eigenaardige positie van den schepeling bij „plunjes uitgeven", dat is het zich **op eigen kosten** aanschaffen van kleedingstukken, die door het Gouvernement naar vastgestelde modellen zijn vervaardigd en waarvan met elk schip een zekere voorraad wordt medegegeven. Twee officieren — een officier van administratie, vertegenwoordigende het Gouvernement en een luitenant ter zee, optredende voor den schepeling, leiden respectief de uitgifte en de in-ontvangstname.

De matroos is hier kooper; hij mag dus binnen zekere grenzen voorkeur hebben omtrent afmeting, kleur, snit en vooral wijl schip A zuinigheidshalve de oude modellen *) het eerst wil slijten maar bij overplaatsing van den betrokkene op schip B (later uit Holland vertrokken) moeielijkheden kunnen voorkomen bij het bezit van daar aan boord reeds verouderde modellen. Bij het ontdekken van geringe beschadiging aan eenig artikel, mag hij bezwaar maken tegen volle prijsnoteering; indien er fouten in de plunje-aanvragen gemaakt zijn — al ware het tengevolge van eigen schuld, dan mag hij weigeren eenig niet gevraagd stuk aan te nemen of verzoeken alsnog een niet op de lijst voorkomend artikel te ontvangen. Dat dergelijke bezwaren voor den officier van administratie lastig zijn, wordt gaarne toegegeven, maar — hij is er voor de equipage, de relatie is niet omgekeerd. De aanwezige zeeofficier is

*) Een „model" is n.l. een periodiek verbeterde uitgave van eenig equipements- of kleedingstuk.

verplicht — al is ook voor hem dat gemaal vervelend — den schepeling te steunen in zijn verzoek.

Toch ziet men vaak — gelukkig veel minder dan vroeger — dat de kooper wordt beschouwd als bevoordeelde, die nog heel dankbaar mag wezen, iets te mogen ontvangen; hij krijgt als groote gunst het recht van beslissing op de vraag: „dàt stuk nemen of niets" en hoort vaak: „ik houd me aan de aanvraag, dan had je baksmeester maar beter moeten opschrijven; je moet maar wachten tot de volgende maand".

Als niet alles van een leien dakje gaat, zonder soesah of extra werk, dan heeft de schepeling spoedig te kampen met humeur, rangverschil en „de reglementen" — gebrek aan zorg en belangstelling.

Ons scheepsvolk zal vermoedelijk een en ander niet zoo uitpluizen en beredeneeren. Maar onbewust krijgt het toch een gevoel van onvoldaanheid, van moedeloosheid, van verlatenheid bij dergelijke ondervindingen. „Wij moeten voor ons zelven zorgen" (spreuk der Bonden) is een denkbeeld, dat gevolg en uitvloeisel is van gebrek aan zorg van hoogerhand. En dit behoore men zich af te vragen bij het beoordeelen van het raison-d'être van Bonden — „behartigen wij voldoende de kleine belangen van ons volk?" Eerst bij overtuigd-bevestigende beantwoording van die vraag oordeele men „eigen zorg" overbodig en schadelijk.

III.

Conservatisme, vasthoudendheid aan oude begrippen heb ik laatst als oorzaken genoemd van teleurstelling — een oude Militaire Spectator van 86/87 no. VI, waarin een opstel voorkomt van v. DAM VAN ISSELT, versterkte mij in dit oordeel. Ik las daarin o.a.: „Daarom zijn dan ook alle andere bronnen van tucht, vooral die van wantrouwen en contrôle, zoowel als die van den beul en den strop, onzuiver . . . De legeraanvoerders in de meeste vrijheidsoorlogen, vooral wanneer zij aan het hoofd stonden van kleine, betrekkelijk zwakke legers, WILLEM DE ZWIJGER, in 't bijzonder GUSTAAF ADOLF en WELLINGTON, hebben dat begrepen."

Maar wij, in de 20e eeuw, hebben het naar 't schijnt, weer vergeten. Onze geheele scheepsdienst is gebaseerd op contrôle d.i. wantrouwen — een bewijs van zijn hoogen ouderdom.

Wanneer wij nog leefden in den tijd, toen ter completeering der bemanningen van een zeilklaar eskader de tuchthuizen werden ontsloten; toen „naar het oorlogsschip" de laatste proef was voor onhandelbare „boefjes"; toen galg en rad, ravallen en kielhalen onvoldoend-afschrikwekkende middelen bleken tegen plichtsverzuim en zelfs uit de traktementsstaten gelezen kan worden, op welk een laag peil de begrippen van eerlijkheid en plichtsbetrachting stonden, zelf in het officierskorps, dàn ware wellicht die aanhoudende en overdreven contrôle te billijken. Thans is dit drukkend en nimmer rustend toezicht beleedigend.

Denkt men vertrouwen te kunnen kweeken door wantrouwen? Het is een axioma dat, hoe meer men toont vertrouwen te stellen in den mensch, hoe meer deze tracht zich dat waardig te maken — natuurlijk behoudens enkele valsche karakters, die men evenwel door achterdocht niet betert.

Als een der voornaamste oorzaken van de mingunstige stemming aan boord onzer oorlogsschepen, beschouw ik . . .

„Juist, dat is al meer gezegd — de herhaalde overplaatsingen."

Wanneer men daaraan toevoegt: „bij het varend gedeelte," dan erken ik dat deze medewerken, om al wat naar een band, naar onderlinge samenwerking, naar cohesie zweemt, onmogelijk te maken. Als in een caleidoscoop vliegen ons commandanten, officieren, machinisten, onderofficieren en schepelingen voorbij; geen enkele hunner kan eenigen werkzamen indruk op ons maken in de korte spanne tijds van ons samenzijn; ieder meerdere komt aan boord met eigenaardigheden, meestal afwijkende van die zijns voorgangers; waardoor in de hersenen van den meest meegaanden inferieur eene chaotische verwarring ontstaat omtrent zijne verplichtingen. Het gebrek aan stabiliteit geeft de zeemacht recht op het onereuse devies: „ik kwam, verbood en verdween." Toch bedoelde ik die fout niet; ik had het oog op . . .

„Ge meent den saaien, suffen dienst in Oost-Indië!"

Ook dàt niet; hoewel ik toegeef dat het woord „Java-divisie" alleen al genoeg is om een ieder kippenvel te bezorgen; zoowel de ex-lijders als de lijders in spé, hoog of laag geplaatst op de hiërarchische ladder. In strategischen en tactischen zin doelmatig en misschien zelfs onontbeerlijk bij dreigend gevaar voor oorlog of neutraliteitsschending of bij kansen op den traditioneelen coup de main (dien weerwolf van Moeder de Gans!) is de Java-divisie in tijd van vollen vrede 'n marteling, één marteling voor de opvarenden, veel erger dan de gelukkig vervlogen Atjeh-blokkades.

Dáár was iets te doen — al was 't het ware niet en al stuitte het ons vaak tegen de borst; hier wordt absoluut niets verricht, geleverd, uitgevoerd. Neen, ik zal den ontzenuwenden invloed niet wegcijferen van dienst zonder resultaten, van arbeid zonder vrucht; doch thans heb ik het oog op iets anders, iets wat de geheele Marine omvat . . . .

„O! ik begrijp u, ge doelt op protectie, baanjesjacht, bevoorrechting!"

Och, deze . . . eigenaardigheid is in de Marine niet grooter dan elders. Zoolang de mensch feilbaar is — en er bestaat geen kans op verandering van dit feit — zoolang zal men de handelingen en capaciteiten van een vriend met een ander oog aanzien dan die van een vreemde of van een vijand. Bij de appreciatie van iemands daden, zijne aanspraken, zijne eigenschappen, blijven persoonlijke sympathieën als invloed uitoefenende factoren onmogelijk te elimineeren; zelfs al ware de beoordeelaar de meest rechtschapen, de meest conscientieuse mensch

ter wereld. Wij denken te spoedig aan moedwil bij het zien van z. g. onbillijkheden en ik houd het voor eene groote fout daarover zoo luid te klagen. 't Is een soort leedvermaak; men heeft een autoriteit betrapt op iets — komt! laat ons eerlijk wezen — op eene handeling, waarvoor wij in stilte bekennen moeten, zelven ook vatbaar te wezen in zulk een positie. Zoolang de oprechte wensch om billijk te zijn aanwezig is en er van willekeur geen sprake kan zijn, mag niet steeds geëischt worden, dat juist onze candidaat voor zekere functie in aanmerking wordt gebracht. Hij, die de macht in handen heeft, beschikt over meer gegevens dan wij met ons „rollenboekje". Vaak kan juist het overslaan van een paar hoog aan-de-beurt zijnden het bewijs leveren dat ernstig is overwogen geworden, wie de meest geschikte was. Wij mogen niet vergeten dat het tot de onaangenaamste verplichtingen van hooggeplaatsten behoort indien zij, om 's lands belang te behartigen, persoonlijke belangen soms moeten benadeelen; en waar wij, die niet achter de schermen zien, zoo hard roepen over protectie, daar ontbreken ons in den regel te veel schakels in de reeks van feiten, om een rechtvaardig oordeel te mogen vellen. Mij heeft altoos getroffen de zelfverloochening, waarmede in zulk een geval, van hoogerhand, het stilzwijgen bewaard wordt over de ware reden der schijnbaar-onbillijke ten-achterstelling.

Neen! men beware zijne verontwaardiging voor meer tastbare fouten — o. a. de overdreven contrôle.

Het is niet zonder schroom, dat ik mijn oordeel tracht te motiveeren, want gewoonte wordt een tweede natuur, en men zal niet spoedig willen toegeven, dat verlichting van den druk der contrôle mogelijk en wenschelijk is. Matig toezicht is noodzakelijk en gewild; doch ook hier — als altoos — zal overdrijving schaden. Evenzeer als verdeeling van arbeid eene urgentie is, zal ook verdeeling van toezicht in 't oog moeten worden gehouden. Iedere industriëele onderneming, iedere legerafdeeling, in 't kort ieder lichaam, dat uit vele werkende leden bestaat, huldigt het denkbeeld van trapsgewijze opklimming. De indeeling van een regiment bekend veronderstellende, mag zonder verdere explicatie worden beweerd, dat de regimentscommandant, door de bataljonscommandanten te controleeren, tevens de compagnies-, pelotons-, sectie- en escouadecommandanten aan hun plicht houdt.

Nooit heeft iemand er aan gedacht om den regimentscommandant een hoofdofficier toe te voegen als „speciaal-controleur". Aan boord geschiedt dit echter wèl.

Ieder officier heeft zijn eigen werk. Evenals de officieren van gezondheid en van administratie belast zijn met het toezicht op de ziekenoppassers, resp. de schrijvers en botteliers met hun ondergeschikt personeel, zijn ook de officier der artillerie, die der torpedo's, die der instrumenten en de officier-machinist belast respectief met de contrôle over konstabels, torpedomakers, stuurlieden, machinisten met hun personeel.

Eerstgenoemden mogen over hun dienst onmiddellijk aboucheeren met den commandant; laatstgenoemde evenwel behoort zich daartoe te wenden tot den eersten officier. Waarom?

Op kleine schepen zonder eersten officier is m. i. de dienst rationeel; doch op groote schepen is een zeer invloedrijk rondsel in het raderwerk van dienst geschoven, waarvoor eigenlijk geen plaats behoorde te zijn.

Er is immers geen enkele reden te bedenken, waarom niet de commandant zelf bevelen geven en voor de richtige uitvoering daarvan zorg dragen kan, door directe aanraking met de officieren, zonder dien tweeden bevelhebber.

Druk? — ja; sommige menschen kunnen geen bevel voeren zonder persoonlijk overal bij te staan, mede in te grijpen en contrôle uit te oefenen door alomtegenwoordigheid. Dezulken zouden misschien ernstig hunne gezondheid benadeelen door op hun ouden dag zonder eersten officier te moeten dienen. Doch anderen, die dezen steun ontberen kunnen, zouden er wel bij varen. Men zegt altoos met zeker pathos: „de commandant drukt zijn stempel op zijn equipage!" Het is integendeel altoos de geest van den eersten officier die overheerscht. Onderstellen wij de mogelijkheid dat een commandant een onaangenaam, vitzuchtig, hardvochtig mensch is en zijn eerste officier een goedhartig, gemoedelijk man. De geest van état-major en equipage zal daar aan boord berustend, welgemoed en meegaand zijn. Omgekeerd, een bedaard, welwillend commandant met een neger van een eersten officier maken de stemming onder de equipage kribbig, onwillig en geneigd tot — in den regel lijdelijk — verzet. De ondervinding leert dat deze lezing correct is; dus dat 't niet de commandant, maar de eerste officier is, die het schip met zijn geest imbibeert. En onnatuurlijk is dat niet. Tengevolge van den huidigen toestand is het alleen de eerste officier, die met de menschen omgaat; alle orders komen door hem ter algemeene kennis; wie bij hem in den pas is, gaat het goed; wien hij slecht gezind mocht zijn, ondervindt daarvan de nadeelige gevolgen. De commandant ziet en hoort gemeenlijk slechts door hem en omgekeerd, al wat de equipage van de inzichten van den commandant bemerkt, is door zijn trechter gegaan. Uitzonderingen bevestigen den regel.

Naar mijne meening is die toestand verkeerd en zou bij een flink commandant de dienst er niet onder lijden, indien de betrekking van eersten officier werd afgeschaft; of wil men liever — want het klinkt vreemd, dat erken ik, een zoo drukke, omvangrijke en belangrijke betrekking eenvoudig te roieeren — de betrekking van commandant en eersten officier in één persoon werden vereenigd. Eén van beiden — òf de eerste officier is het in alles eens met den commandant en dan is hij overbodig, wanneer de officieren, ieder voor zijn dienst, onmiddellijk onder de orders staan van den commandant; òf hij is van een anderen geest bezield, en dan is hij schadelijk.

Men scherme nu niet met de stereotiepe phrase, dat ingeval

van nood iemand onmiddellijk den commandant moet kunnen vervangen. Juist als de nood aan den man is, in den strijd dus, is de eerste officier het minst van allen op de hoogte van de bedoelingen van den commandant; tenzij hij gedurende het gevecht in den commandotoren (die muizenval) kan staan; wat vermoedelijk wel niet het geval wezen zal en waarin ook geen plaats is voor twee personen.

En in gewone gevallen — wèl, dan volgt de oudste luitenant ter zee in het bevel op, tot men uit de naaste haven de bedoelingen kan vragen van den Minister van Marine — bestendigen of nieuwen commandant afwachten; eene beslissing, die toch ook zal moeten worden verbeid, indien de eerste officier opvolgt.

„Maar de commandant kan toch niet elken dag baksgewijze inspectie houden, in hoeken en gaten kruipen, bij uitbetalingen tegenwoordig zijn!?"

Maar doet bij de landmacht de regimentscommandant dat dan dagelijks? Waarom kunnen de officieren niet ieder voor hun eigen dienst en détail zorgen, zonder speciaal onmiddellijk toezicht? De afschaffing van de betrekking van officier van de week is indertijd eene averechts verkeerde oplossing geweest van het elkaar in den weg loopen van dien titularis met den eersten officier: 't bewijs ligt in de herroeping van dat besluit.

Zoodra de betrekking van eersten officier voorgoed van de baan is — (voor opleidings- en instructieschepen is dit misschien niet zoo direct zonder ingrijpende wijziging mogelijk, wegens de eigenaardige dienstverdeeling op die vaartuigen) — zal de dienstijver van alle officieren geprikkeld worden. Zij staan dan zelven voor hun dienst; missen de eeuwige Argusoogen, die op hun leeftijd tot onverschilligheid stemmen — of erger. De zekerheid telkens herinnerd te zullen worden aan dezen of genen arbeid, doodt attentie, durf, ernst, initiatief, gevoel van verantwoordelijkheid en last not least: ambitie.

En op de commandanten — van gemakzucht spreek ik nu niet — zal het gunstig werken geheel zich zelf te kunnen zijn en zonder raad, zonder rem, zonder hulprondsel, het raderwerk van den dienst zelf te kunnen drijven en i n d e r d a a d hun stempel te kunnen drukken op hun equipage.

„De Telegraaf", 4 Sept. 1903.

V.

Geestdrift is een schoone zaak, maar men houde het hoofd koel, al klopt ons 't hart ook warm; men wikke en wege nauwkeurig argumenten, voorstellen en adviezen, die op het onderwerp betrekking hebben, en eerst indien na kalm beraad en ernstig overleg onze plannen ons overtuigd als levensvatbaar voorkomen — als men zeker is van de uitvoerbaarheid en onwederlegbaar bewijzen kan, dat de gevolgtrekkingen juist en dus de geneesmiddelen doeltreffend zijn, eerst dan mag men — meen

ik — het betoog gieten in den vorm, die voor de propaganda het meest geschikt schijnt; eerst dan mag men in enthousiaste termen en meesleepende taal zijne meening uiten en zelfs het motto herhalen van een onzer oude schrijvers op defensiegebied: „Is er geen kracht genoeg in mijn pen, geen gloed genoeg in mijne verwen, o! wijt het aan mij en niet aan het thema!"

Toch werd er vaak gezondigd tegen deze grondwaarheid, ook bij het behandelen van het onderwerp: de Marine in verband met de verdediging van Indië. Tusschen COBLIJN's „Verdediging van Java zonder Marine" en KEMPE's „Verdediging van Indië door de Marine alleen" [1]) hebben wij tal van verschillende nuances zien voordragen op diverse uiteenloopende wijze, van de nuchtere becijferingsmethode af tot en met de historische nationale-trots-methode toe.

Degustibus non est disputandum. Toch schijnt mij deze laatste manier weinig aanbevelenswaard; omdat het maathouden zoo moeilijk schijnt, als men eenmaal goed op gang is. Bovendien schijnt de bezieling, welke van onze oude zeehelden uitgaat, niet altoos gunstig te werken op het logisch ontwikkelen van de te behandelen stof. Men vergt vaak wat veel van „den geest onzer voorvaderen," o. a. dat hij in de plaats treedt van bewijsgronden, dat hij alle Nederlanders, rijk met aardsche goederen gezegend, met de Eerste Kamer aan het hoofd, plotseling zoo gul en mild zal maken, dat eene sterk progressieve belasting op het inkomen mogelijk worde en zelfs dat hij der volkeren naijver in het Oosten ten onzen genoege eensklaps zal omzetten in bewondering over eene mooie Nederlandsche oorlogsvloot.

Mèt den heer KEMPE geloof ik, dat Nederland rijk genoeg is om zich eene oorlogsvloot te scheppen (al kost die geen 80 millioen) sterk genoeg om Indië, met hoop op goeden uitslag, te (helpen) verdedigen; maar ik grond dat vertrouwen niet op het feit, dat de gezamenlijke bewoners van Nederland 6½ milliard guldens bezitten. Ik meende dat de nationale rijkdom iets anders was dan de som der kapitalen van de ingezetenen.

Mèt den heer KEMPE keur ik de scheepjes van BOEKE af, omdat uit het project blijkt dat BOEKE geen zeeman is en zijne vaartuigen geen schepen zijn; maar ik beaam geenszins dat voor z ij n (K's) schepen de bemanningen „wel van zelf zullen komen".

Mèt den heer KEMPE hoop ik — en meer: vertrouw ik — dat het onzen tegenwoordigen minister van Marine moge gegeven zijn, de zeemacht, die hij kent en liefheeft en waarvoor hij zelfs bereidwillig zijn persoon heeft opgeofferd, in staat te stellen (het woord: „wederopbeuring" klinkt mij te treurig) mede te werken tot de verdediging van onze bezittingen; maar ik zou het betreuren als ik een poging moest constateeren, dit doel te bereiken

---

1) „Avondpost" van 23—24 Augustus j.l.

met „26 à 28 flinke oorlogsschepen en een 40tal torpedobooten.

Mèt den heer KEMPE laak ik de zucht van ons volk om zich spoedig te klein te gevoelen; maar ik durf niet met hem mede te gaan, waar hij onze natie aanspoort om „groot mogendheidje" te gaan spelen met een vloot van 80 millioen.

Daar ik thans niet beschik over geestdrift en de macht om de schimmen onzer brave zeehelden op te roepen, moet ik mijn gevoelen wel met argumenten staven.

Ik weet niet of het waar is, dat ingevolge internationale overeenkomst Nederland's auxiliair eskader nimmer sterker mag zijn dan een der in Oost-Azië aanwezige vreemde eskaders.

Maar al ware dit een bakerpraatje – het lijkt mij volstrekt niet onmogelijk, ja zelfs zeer waarschijnlijk, dat b. v. de in 't heelal voogdij uitoefenende Engelsche regeering al spoedig hare verwondering zou te kennen geven over eene zóó kolossale opdrijving van weermiddelen, van 6 tot 26 schepen.

„Baas in eigen huis" – wel zeker! Maar als de buren onderling moeilijkheden krijgen over onze krachtproef – en dat is 't onvermijdelijke en au fond nog voor ons 't minst onaangename gevolg van de bemoeizucht van één hunner – dan zijn wij toch genoodzaakt, de tweedracht weg te nemen en toe te geven, al ware het alleen als dragers van het arbitragehof.

Een eskader van 28 oorlogsschepen – men moge zeggen wat men wil en zweren dat die bedoeling verre van ons blijft – is een aanvalsmacht, die niemand gaarne naast zich ziet.

Om die reden acht ik zulk een vloot een droombeeld.

Maar daarom wil ik niet adviseeren af te zien van alle weerkracht ter zee; ik zou alleen die kracht anders willen toepassen:

1o. goedkooper;

2o. met minder bemanning;

3o. zonder aanstoot en ten slotte meer in harmonie met het doel, dat zijn moet: preventief en zoo noodig defensief optreden. Ik wenschte Indië te verdedigen met torpedovaartuigen.

„De torpedoboot is bij uitstek het wapen voor den aanval", zal men mij tegenwerpen; en daarin heeft men gelijk. In den strijd kan de torpedoboot geen andere taktiek volgen dan attaqueeren.

Maar toch verraadt het bezit van eene sterke torpedovloot geen aanvalsplannen; zij is in strategischen zin een middel tot verdediging; wèl tevens een bewijs, dat men de defensie offensief voeren zal, maar niet te min een zuiver defensief wapen. Zij bezit dus reeds in aard en wezen twee voor ons zeer groote voordeelen.

Zij toont onzen vasten wil om te behouden wat wij bezitten; zonder te doen denken aan eene agressieve politiek, en zij staalt ons personeel, door, niettegenstaande dit, de aanvallende taktiek te huldigen.

Onderstellen wij, dat in Oost Indië aanwezig waren een vloot van: 1o. 10 torpedokruisers van pl. m. 800 ton; 30 tor-

pedojagers van pl. m. 300 ton en 60 torpedobooten van pl. m. 100 ton, verdeeld in 10 escadrilles, elk dus bestaande uit 1 kruiser, 3 jagers en 6 booten, bestemd voor Atjeh, de straten Riouw en Banka, straat Makasser, Ternate, Sumatra's Westkust, straat Sunda, straat Bali, Koepang, Ambon en den Spermunde-Archipel (reservestation). Vredestations voor die escadrilles zijn respectief Saban, Riouw, Koetei, Ternate, Padang, Priok, Soerabaia, Koepang, Ambon en Makasser.

2o. 10 onderzee-torpedobooten, type „Holland", bestemd voor de verdediging van Sabanbaai, straat Banka, Emmahaven, Makasser (elk één) en Priok, Soerabaia en Tjilatjap (elk twee).

3o. 4 torpedo-depotschepen, gestationeerd te Saban, Ternate, Priok en Makasser — te zamen 120 torpedovaartuigen.

Het zal wel onnoodig zijn, er op wijzen, hoe de aanwezigheid van zulk een macht iederen aanvaller tot groote krachtsinspanning zou nopen. Ons telegraafnet, het heirleger van paketbooten, dat onafgebroken den Archipel doorkruist, en de snelle gang van onze torpedokruisers, die in onderling verband een handig ingerichten patroulledienst onderhouden, geven waarborg, dat, waar noodig, gemeenschappelijk optreden tamelijk wel verzekerd is; terwijl het reservestation, in het centrum van het terrein en veilig tegen overvalling, te allen tijde gereed is om bij te springen.

Twee divisiën pantserschepen, een Ooster- en Wester-divisie, elk bestaande uit 3 „De Ruyters" en 2 pantserdekschepen voor den kruiserdienst, voltooien met de reeds bestaande flottieljevaartuigen, type „Flores" voor rivier- en type „Nias" voor transport- en hulpdiensten, dit schema van verdediging.

Om in het bezit te komen van deze macht behoeven wij niet eenige — evenzeer van de voorvaderen geërfde — bezittingen te verkoopen of andere par force toeren te doen om aan geld te komen. De geheele torpedovloot kost — schrik niet lezers! — nog geen 40 millioen en is — geen gering voordeel voorwaar — in verband met de ook voor Nederland hoognoodige torpedovloot, [1]) een krachtig dwangmiddel om tot een logische organisatie van het personeel, een modern voorschrift op den inwendigen dienst en een consequent, uniform oefensysteem te geraken.

En wat het personeel van onze torpedovloot aangaat?

Op m i n d e r hoofdofficieren, m e e r sulbalterneofficieren; meer zelfstandigheid op jeugdigen leeftijd; aangename dienst door nuttige en noodige vooroefeningen; geen gelummel en geboemel op de groote dekken vol hindernissen en schuilplaatsen van in den regel gemeerde of geankerde schepen. De wetenschap tot iets in staat te zijn, zelfs tegen overmacht, kweekt zelfvertrouwen, zoo noodig in den krijgsman te water; geeft liefde voor het beroep en erkenning van de reden van bestaan;

---

1) Men zie »De Telegraaf" van 11 en 13 December 1902.

het geduldig verdragen van de bezwaren, die het „rude métier de la mer" meebrengt, leert die minder zwaar voelen; het gezamenlijk en gelijk op dragen verlicht den last en kweekt die kameraadschap, welke zoo vaak gewantrouwd wordt, door wie haar niet kennen en die toch zoo onontbeerlijk is in en vooral nà den strijd; omdat zij juist dan hare hoogste toepassing moet vinden in feitelijken of moreelen steun.

De torpedoboot is niet alleen „l'arme des faibles", maar in hoogeren zin: „l'arme des courageux".

NAVY.

„Alg. Handelsblad" van 22 Juli 1903.

Namen van oorlogsschepen. — Wie in de laatste weken in de dagbladen de marineberichten leest, zal onder deze rubriek meermalen de namen „Sphinx", „Python" en „Minotaurus" vermeld vinden. Het zijn drie nieuwe torpedobooten, die binnenkort naar Indië zullen vertrekken om zich te voegen bij de strijdmacht bestemd tot verdediging der koloniën. Vóór hen hebben reeds vele booten van dit soort hetzelfde traject afgelegd en van onze eigen Marine zijn ook de „Cerberus", de „Hydra" en de „Scylla" veilig in Soerabaja aangekomen. Toch vergt de reis op deze licht gebouwde vaartuigjes veel van de krachten der opvarenden, de groote rollers van den Atlantischen en den Indischen Oceaan, de golven van de Middellandsche en de hitte in de Roode Zee maken het verblijf op deze scheepjes moeilijker dan op een kruiser van 4000 ton en daarom wenschen wij de opvarenden dan ook in het bijzonder een goede en voorspoedige reis en een behouden aankomst in Indië toe.

Intusschen is het doel van dit schrijven minder de aandacht op de booten zelve te vestigen dan wel op de namen, die zij dragen.

Deze zijn alle afkomstig uit oude Grieksche verhalen en hoewel bij het doopen van deze torpedobooten een nieuw soort namen is ingevoerd, welke tot nog toe niet in onze schepenlijst voorkwam, vindt men hier toch slechts eene voortzetting van het tot nog toe vrij wel hardnekkig doorgevoerde, doch zeer ongelukkige systeem, om al onze schepen te doopen naar beesten, goden, provincies, vuurspuwende bergen, landstreken enz. die voor het meerendeel nooit tot de vloot in een bijzondere betrekking hebben gestaan en niet tot de opvarenden spreken. Wanneer wij de lijst van onze schepen naslaan, zien wij, dat er een drietal van de grootste genoemd zijn naar H. M. de Koningin en de leden van het Koninklijk huis. Dit is goed, daar het een middel is om den band tusschen het Huis en de Marine nauwer aan te halen en de leden van het Koninklijk Huis gelegenheid geeft om van belangstelling in de Marine te laten blijken. Vier van de pantserschepen zijn er genoemd naar admiraals, terwijl een oud fregat den naam draagt van Tromp. Ook is er nog een monitor met den naam van Reinier Claeszen, doch hiermede is de reeks van namen, die ons aan de roem-

rijke daden van het voorgeslacht herinneren, gesloten. De oudere schepen voor den binnenlandschen dienst, nl. 2 pantserschepen, een aantal monitors en kanonneerbooten zijn allen naar beesten genoemd, als: Stier, Draak, Wesp, Dog, enz. Zooals men ziet behooren de dieren, die als peet over onze oorlogsschepen gestaan hebben, niet bepaald tot de goedige soort. Nadat de Dog echter gebouwd was, schijnt de voorraad kwaadaardige beesten niet meer voldoende te zijn geweest, althans na de Dog komt de Brak en eindelijk de Bever, in de marine ook dikwijls naar de letterlijke Fransche vertaling de Trembleur genoemd. Deze beestenmanie duurde 10 jaar. Toen scheen de voorraad uitgeput, want met de Bever houdt de reeks op en komt er een nieuwe, thans van oud-Germaansche goden en godinnen, terwijl de vischtorpedobooten voor Nederland genoemd zijn naar vuurspuwende bergen uit Indië of Italië en geisers op IJsland. Van de Indische torpedobooten zijn de namen reeds vermeld en de flotieljevaartuigen der Indische Militaire Marine zijn genoemd naar Indische eilanden, landstreken of plaatsen, zooals Sumatra, Lombok, Edi enz. Kortom, als men de schepenlijst naslaat, vindt men bij elkander een partijtje nietszeggende namen, naar het schijnt ontleend aan een dierenprentenboek voor kinderen, een leerboekje in algemeene geschiedenis, of een aardrijkskundeboek over Indië voor de lagere school. De namen van een groot aantal onzer zeehelden zoekt men te vergeefs, die van „Schoonevelt", „Kijkduin" enz., welke herinneren aan bekende zeeslagen, ontbreken en den naam van „De Zeven Provinciën", waarop onze grootste Admiraal 6 groote zeegevechten leidde, vindt men niet. Een tijd lang, toen de 3 pantserschepen type A uit het plan van den minister JANSEN „Piet Hein", „Evertsen" en „Kortenaer" gedoopt werden en op deze schepen koperen platen werden aangebracht, waarop de daden dier drie vlootvoogden vermeld werden, scheen er verandering ten goede te zullen komen, doch daarna kwam de minister VAN DER WIJCK welke met 6 kruisers, die genoemd werden naar provinciën. Zijn er dan geen betere historische namen te vinden voor onze oorlogsschepen? Hebben wij behalve de vlootvoogden, wier namen thans door schepen gedragen worden, geen andere, die recht hebben, dat de herinnering aan hunne daden op dezelfde wijze levendig wordt gehouden in onze dagen? Ik meen te gelooven van wel.

Onder de schepen, die in de oorlogen van 1665 en 1672 in de verschillende slagen medevochten, was er een van 50 stukken, „De drie Helden Davids", eene herinnering aan de drie [illegible]

dat de genoemde vlootvoogden niet tegelijkertijd het toppunt van hun roem bereikten. TROMP was vlaggekapitein van PIET HEIN, toen deze sneuvelde en DE RUYTER schout-bij-nacht, toen TROMP bij Ter Heide het leven liet. Doch evenals om de drie helden Davids een dertigtal minder bekende legeraanvoerders stonden, zoo groepeeren zich om onze drie grootste vlootvoogden tal van anderen, wier daden, zonder hen op een lijn te brengen met PIET HEIN [1]), TROMP of DE RUYTER, het onmogelijk maken den een den voorrang boven den anderen te geven; zoodat men elk hunner de plaats zoude willen toekennen welke onder de dertig legeraanvoerders aan BENAJA den zoon van JOJODA toekwam: Ziet, hij was de heerlijkste van die dertig, nochtans kwam hij tot aan die drie niet. (1 Kron. XI : 25).

Daar is bijv. de luitenant-admiraal AART VAN NES, die, als in den 4-daagschen zeeslag de groote steng van het admiraalschip „De Zeven Provinciën" wordt afgeschoten en DE RUYTER moet afhouden om zijn schip wat op te redderen, den wimpel van DE RUYTER toegezonden krijgt „met last die onder zijn admiraalsvlagge als Generaal te laaten waayen". [2]) Zoo voert VAN NES van den middag van den 2den dag tot den avond van den 3den het opperbevel over de vloot, aan boord van zijn schip besluit de krijgsraad in den morgen om den 3den dag den strijd met kracht te hervatten en hij is nog steeds opperbevelhebber als de Engelsche vloot moet wijken en admiraal ASCUE zich moet overgeven. Eerst daarna wordt de wimpel weder geheschen op het schip van DE RUYTER, die den 4en dag MONK, welke op de komst van prins ROBERT met 20 schepen opnieuw stand heeft gehouden, een beslissende nederlaag toebrengt.

Kort daarna wordt de 2-daagsche zeeslag geleverd. Door verschillende omstandigheden hebben de Engelschen de overhand gekregen en bedreigen den 2en dag met 22 schepen de RUYTER, die slechts 8 schepen bij zich heeft. Zooals BRANDT zegt: „Zij laagen rondtom hem als een halve maan: hij had ze aan de loef en de lij en van achteren en hij lagh alleen, met weinig scheepen verzelt". Doch onder die schepen is ook de luit.-admiraal AART VAN NES met de „Eendraght". In de slaglinies dier dagen

---

1) In hoever overigens PIET HEIN mag worden beschouwd als de evenknie van TROMP en DE RUYTER is eenigszins een open vraag. Zijn vroegtijdige dood geeft slechts gelegenheid om te gissen hoe hij zich als leider van de vloot in groote zeeslagen zou hebben getoond. Hij is in ieder geval, waar hij streng de discipline handhaafde doch tevens volgens het licht van zijn tijd zeer groote zorg voor zijn ondergeschikten droeg, de baanbreker eener nieuwe richting geweest. In dit opzicht waren TROMP en DE RUYTER, van welken laatste gezegd wordt dat hij „steeds naauwe ordre en strenge tucht in de vloot hield" en die niettemin evenals TROMP door het volk toch Bestevaer genoemd werd, slechts zijne navolgers.

2) Een schout-bij-nacht voerde zijn vlag aan de achtersten mast, een vice-admiraal aan den voorsten mast en een luit.-admiraal aan den grooten mast, terwijl DE RUYTER als opperbevelhebber van de geheele vloot onder zijn luitenant-admiraalsvlag een wimpel liet waaien.

hebben de schepen nabij den Admiraal eereposten; zij moeten den vlootvoogd secondeeren, als hij door de linie wil breken en hem bijstaan als de vijand zijn macht op het admiraalschip concentreert. Meer dan ooit wordt de post van seconde of bijstander gevaarlijk, wanneer de vijand beslist in het voordeel is. Den eersten dag wordt het schip van VAN GHENT, een van DE RUYTERS seconden reddeloos geschoten, de kapitein MAXIMILIAAN RUT, een tweede van DE RUYTER'S seconden, sneuvelt, de kapiteinen NYHOF en HOGENHOEK, insgelijks seconden, bezwijken aan hunne wonden. En als op den tweeden dag het opdringen der Engelsche schepen steeds erger wordt en MONK de uiterste pogingen aanwendt om den beroemden Nederlandschen admiraal krijgsgevangen te maken, neemt de luit.-Admiraal AART VAN NES zelf bij zijn opperbevelhebber den post van bijstander waar. Gedurende het gevecht komt hij even bij DE RUYTER aan boord om over den toestand te spreken, en — zegt BRANDT: „In 't scheiden beloofden zij elkanderen, dat daar d'een bleef, ook d'andere mede zoude blijven, zonder elkander te verlaaten. Ook deedt VAN NES aan zijn boordt gekoomen al vechtende zijn uiterste best, om zooveel mogelijk was, achter hem te blijven en de vijanden af te weeren".

Uit de oudheid is het verhaal van de vriendschap van ACHILLES en PATROKLUS, van DAMON en PHINTIAS tot ons overgekomen en SCHILLER heeft zelfs de trouw van deze twee laatsten, waarvan de een in ieder geval niet meer dan een gewone sluipmoordenaar was, tot het onderwerp van een gedicht gekozen. Doch staat de vriendschap van DE RUYTER en VAN NES, wier zetels door één kogel werden weggeslagen op het oogenblik dat zij opstonden om naar dek terug te keeren, en die in dit ernstig oogenblik elkander beloofden, dat daar d' een bleef ook d' andere mede zoude blijven, en zich hieraan hielden, niet even hoog? En heeft ons nieuwe pantserschip „De Ruyter" niet het recht te hopen in tijden van gevaar gesecondeerd te worden door een schip, dat den naam draagt van „Aart van Nes", van den trouwen vriend en bijstander van onzen grootsten admiraal, die alle groote slagen met hem mede maakte en hem eindelijk grafwaarts droeg?

En daar is de luit.-admiraal ADRIAAN BANCKERT, die zich in den slag bij Solebay en de beide slagen op de vlakte van Schooneveld onderscheidt en eindelijk in den slag bij Kijkduin door het eskader van D'ESTRÉES heen breekt om zich bij DE RUYTER te voegen, een daad, welke MAHAN noemt: „a feat as creditable to him as discreditable to the French" en waarvan de Kapitän-leutnant GUNEWALD in een studie van DE RUYTER zegt, in den hoogsten lof aan de geheele Hollandsche vloot te hebben toegezwaaid: Besonders hervor zu heben ist das entschlossene Verhalten BANCKERTS. En deze ADRIAAN BANCKERT is niet de eenige van zijn geslacht, die het vaderland trouw gediend heeft. Wel staan de EVERTSENS in dit opzicht bovenaan en kan de dichter alleen van JAN EVERTSEN zingen:

„Hij gaat, beklimt de vloot, knot Engelands dwingelandij,
En als zijn vader, zoon, vier broeders sneuvelt hij".

Maar toch heeft ook van ADRIAAN BANKERT reeds de vader als schout bij nacht onder MARTEN TROMP gediend en in 1639 met de vloot van notedoppen D'OQUENDO's Zeekasteelen naar de reede van Duins helpen jagen en verslaan. En de broeder van ADRIAAN, JOHAN BANKERT, heeft in 1665 als kapitein ter zee het leven voor het vaderland gelaten.

En zoo zijn er velen, te veel bijna om te noemen, als LODEWIJK BOISOT, die de eerste jaren van den 80-jarigen oorlog medemaakt en in 1576 sneuvelt; HEEMSKERK, die voor Gibraltar de Spaansche vloot verslaat en er het leven laat, VAN GALEN, welke overlijdt aan zijne wonden, AUKE STELLINGWERF, luit. admiraal van Friesland, die bij Lowestoff den dood vindt, WILLEM JOZEF VAN GHENT, kolonel van het eerste regiment zeesoldaten, die DE RUYTER in den eersten dag van den tweedaagschen zeeslag secondeert tot zijn schip reddeloos geschoten wordt, die als luitenant-admiraal den tocht op de Theems leidt en in den slag bij Solebay door een kanonkogel doodelijk getroffen wordt. En geen Nederlandsch vlootplan kan zoo uitgebreid zijn, of er zijn tal van verdienstelijke vlagofficieren, naar wie de vechtschepen gedoopt zouden kunnen worden.

Waarom moeten dan de schepen genaamd worden naar allerlei dieren, oude goden of provincies? Zullen in dagen van strijd naast de namen van de leden van het Koninklijke huis de namen onzer zeehelden, waarvan de meesten het leven lieten voor het vaderland, niet meer spreken tot de opvarenden dan Hr. Ms. „Dog", „Cerberus", „Wodan" en „Noord-Brabant"? Zal een auxiliair eskader in Nederlandsch-Indië, bestaande uit Hr. Ms. pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden", gesteund door de „Heemskerk", de „Tromp", de „de Ruijter", de „Aart van Nes", de „Bankert" niet meer vermogen de geestdrift op te wekken, wanneer de overmachtige vijand komt opzetten, dan een eskader bestaande uit de „Holland" „Zeeland", „Friesland", „Utrecht", „Gelderland" en „Noord-Brabant"?

En terwijl men in onze grootere vechtschepen de herinnering aan onze admiraals bewaart, zoude men in onze flottieljevaartuigen de namen kunnen eeren van de stoute zeelieden als HOUTMAN, VAN NECK, WARWIJK, die de eerste tochten naar Indië deden, van OLIVIER VAN NOORT, den eersten Hollander, die de wereld omzeilde en van TASMAN, die zijn ontdekkingsreis naar Australië deed. Op het oogenblik kan er slechts weinig sprake zijn van het noemen van schepen naar de groote vlootvoogden of koene zeevaarders, daar er slechts één pantserschip in aanbouw is en er geen flottieljevaartuigen op stapel staan. Doch intusschen geeft men aan torpedobooten steeds door de meest heidensche namen, terwijl toch de daden van bijna dollen persoonlijken moed in onze zeegeschiedenis zoo talrijk zijn, dat er eene geheele klasse booten naar genoemd zoude kunnen worden.

Daar is bijv. Jan Haring, die in den slag op de Zuiderzee de vlag van den vijandelijken admiraal, den graaf Van Bossu, tracht neer te halen en die poging met den dood bekoopt. Daar is Jasper Leynse, die in den slag bij Roemerswaal op het schip van Glimes hetzelfde stuk probeert en er het leven afbrengt. Daar is de jongen die, als in den noodlottigen slag bij Kamperduin in 1797 de „Alkmaar" zich moet overgeven, door de Engelschen gevat wordt vóór hij den brand in het kruit kan steken, en de matroos, die, als het voor het eerst zal voorkomen, dat een Nederlandsch admiraal zijn vlag strijkt, aanbiedt het schip in de lucht te laten vliegen.

In een iets hoogeren rang vinden wij Jan van Brakel. Wanneer in den 2-daagschen zeeslag de zege zich wendt naar de Engelsche zijde, houdt Van Brakel zich, als commandeur van den brander Lammertje Queek, op tusschen het schip van Monk en de „Zeven Provinciën" en wordt door den Engelschen admiraal in den grond geschoten. Doch dit brengt Van Brakel niet tot werkloosheid. Hij vaart met zijn volk in een sloep recht op een Engelschen brander aan, die ongetwijfeld Van Ghent zoude hebben aangestoken, doch welks kapitein, Van Brakel zoo stout ziende naderen, den brander ontijdig aansteekt en met zijn volk in de sloep vlucht. Bij den tocht naar Chattam zien wij Van Brakel weder terug. Hij heeft promotie gemaakt en is thans kapitein van het fregat „De Vreede" van 40 stukken. Als de Hollanders uit de verte blijven schieten op de Engelsche schepen, die onder bescherming van het fort Sheerness liggen, zonder dat iemand „moedts genoeg heeft om tegens dezelve naarder in te dringen", biedt Van Brakel zich aan langs de andere schepen heen te zeilen en het fregat „Jonathan" van 44 stukken aan te klampen. Hij voert dit uit en baart „met een heldenstuk den wegh ter overwinning". In den slag bij Solebay commandeert dezelfde Van Brakel „de Groot Hollandia" van 60 of 62 stukken en 300 man, doch in plaats van in het centrum bij De Ruyter te blijven, waar zijn plaats is, loopt hij naar het eskader van Van Ghent en valt Montagu, den admiraal van de voorhoede, aan, die zijn vlag laat waaien van de „Royal James", een schip met 104 stukken en 1000 man. De „Groot Hollandia" lijkt alles behalve groot, slechts een sloep tegenover de „Royal James", doch dit neemt niet weg, dat Van Brakel zijn tegenstander zóó toetakelt, dat Montagu zich zoude hebben overgegeven, indien hij een vlagofficier tegenover zich had gehad. In de zeeslagen bij Schooneveld en Kijkduin commandeert Van Brakel een onzer grootste schepen, hetwelk den naam draagt van de „Voorzichtigheit" (men denkt hier bijna aan een aardigheid van het admiraliteitscollege van de Maas) en 84 stukken voert.

Hij blijft nu op zijn plaats bij De Ruyter, totdat hij „zich treffelijk quytende" zoo reddeloos wordt geschoten, dat hij wat achteruit moet wijken om zich te herstellen. En hoe oud is die

man, die van tijd tot tijd als een dolle jongen, doch steeds de grootste bekwaamheid aan den dag leggende, te werk gaat? Hij is in 1618 geboren en in den 2-daagschen zeeslag 48 en bij Solebay 54 jaar oud. In 1690 sneuvelt hij als schout-bij-nacht op den leeftijd van 72 jaren in den slag bij Bevesier.

Een tijdlang schijnt het, dat, waar VAN BRAKEL aan het werk is, de brander-kapitein JAN DANIELSZOON VAN DEN RIJN ook moet zijn. Als VAN BRAKEL de „Jonathan" aantast, komt VAN DEN RIJN hem met den brander „Pro Patria" achterop, zeilt de ketting stuk en steekt de „Matthias", een schip van 52 stukken, in brand. Wanneer VAN BRAKEL in den slag bij Solebay met MONTAGU heeft afgedaan, doet JAN DANIELSZOON VAN DEN RIJN eenigen tijd later met zijn brander „de Vreede" de „Royal James" in vlammen opgaan. Ondanks deze daden blijft hij echter brander-kapitein en in de volgende slagen, waar de orde in de vloten beter gehandhaafd blijft, komt hij met zijn brander „Louise" niet meer tot zijn recht.

Doch men behoeft om dappere daden van kapiteins te vinden, niet uitsluitend te verwijlen in den bloeitijd onzer zeemacht. Men leze slechts „De Slag bij Kamperduin" door F. E. M(ULERT) 12e jaargang „Marineblad" [1]. Wanneer de vice-admiraal ONSLOW met zijn linieschip de „Monarch" van 74 stukken tusschen de „Haarlem" en de „Jupiter" door onze linie breekt, stuit hij op het fregat „Monnikendam", van 44 stukken, gevoerd door den kapitein LANCESTER, die hem het doorbreken tracht te beletten. Er is in die dagen een soort ridderlijkheid in den strijd. De zwakke fregatten zijn geen portuur voor de linieschepen en wanneer zij zich dan ook slechts met hunne eigen zaken bemoeien, [2]) worden ze door deze met rust gelaten. Doch een fregat kan een linieschip niet straffeloos hinderen. In den slag bij Aboukir wordt een fregat door een linieschip met één volle laag in den grond geschoten en ook LANCESTER moet boeten voor zijn stoutmoedigheid. En als hij eindelijk ontslagen is van de „Monarch", helpt hij de „Alkmaar" en de „Delft", totdat hij zóó geteisterd wordt door het linieschip „Agincourt", het fregat „Beaulieu", dat hij met een verlies van 114 man aan dooden en gekwetsten de vlag moet strijken.

Nog hooger op vindt men daden bedreven van schijnbaar dollen overmoed, welke echter door den uitslag gerechtvaardigd worden en voortvloeien uit kennis van eigen kracht en edelmoedig vertrouwen in de bekwaamheid van de ondergeschikten. In 1601 blokkeeren de Portugeezen Bantam, omdat er zich eenige Hollanders gevestigd hebben, „dewelcke hen al te dicht in de kaert quaemen zien en in hun koophandel den neus steecken".

1) Hieraan is ook het verhaal van den jongen van de „Alkmaar" en van den matroos op het schip van Admiraal DE WINTER ontleend.

2) Kondschaps- en verkenningsdienst verrichten en schepen van hun eigen charter bevechten.

In Straat Sunda hoort de admiraal WOLFERT HARMANSZ dit bericht, en besluit onmiddellijk met zijn 5 schepen, in grootte variëerende van 250 tot 25 last, de Portugeesche vloot, sterk 8 galjoenen van 500 last elk, en 22 kleine schepen, aan te vallen. En hij levert ze bij tusschenpoozen 7 dagen slag, totdat de Portugeezen de wijk nemen.

Wanneer in 1660 eene Hollandsche vloot van Amboina naar Makassar vertrekt en de admiraals VAN DAM en TRUITMANS in het jacht „Mars" en de fluit „Breukelen" vooruit gezeild zijn, vinden zij op de reede van Makassar 6 groote Portugeesche galjoenen liggen. Zonder op hun verdere schepen te wachten besluiten zij onmiddellijk de Portugeezen aan te tasten en als zij zich later met een galjoen op sleeper weder bij de vloot voegen, hooren de schepelingen, hoe hun beide admiraals van 6 groote vijandelijke schepen het admiraalschip in de lucht hebben doen vliegen, er twee hebben verbrand, twee op het strand gejaagd en het 6de, de „Nossa Senora del Remedia" als krijgstropee hebben medegenomen.

Door alle rangen van de vloot, van scheepsjongen tot admiraal, en zoowel in de tijdperken van opkomst en verval als van bloei kan men de stoutste bedrijven vinden vermeld. Zouden de namen van hen die deze bedrijven verrichtten, niet beter klinken op torpedobooten dan „Cerberus", „Sphinx", „Minotaurus", enz., die tot de opvarenden niet spreken, en waarvan de legenden alleen goed zijn om juffrouw Laps en consorten onrustig te doen slapen?

Het spreekt vanzelf, dat hier niet alle namen zijn opgenoemd van degenen die zich in onze zeegeschiedenis hebben onderscheiden; dit was ook het doel niet. Toch zoude ik niet willen eindigen zonder den naam genoemd te hebben van een admiraal, dien Vader CATS noemde:

> . . . . een wacker man, die niet en zal bezwycken,
> Die niet en is gewent aen yemant oyt te wycken.

Die man is WITTE CORNELISZOON DE WITH. Onder onze vlootvoogden is hij zeker de grootste vechtersbaas geweest. Het gefluit der kogels was voor hem muziek en hij groeide er in wanneer hij zijn schip kon

> leyden aan den dans.
> Daer bij geen vrouw en dient, maer niet dan flucxe mans.

Doch grooter nog dan de lust tot vechten was de vaderlandsliefde van dezen admiraal Vechtgraag, en in den slag bij Duins bood hij zichzelve aan een oog te houden op den admiraal PENNINGTON, terwijl TROMP, EVERTSEN, JOOS BANKERT en de anderen de Spanjaarden te lijf gingen. Zijne daden en zijn dood geven hem bijna meer dan eenig ander onder de dertig, die tot de drie grootste zeehelden niet kunnen komen, het recht, dat er een groot schip naar hem wordt genoemd. De woorden, waarin WITTE DE WITH vóór den slag van

8 October 1652 zijn vaste voornemen te kennen gaf om een vijand, dien hij eens had aangegrepen, niet weder los te laten, zijn echter waard in de herinnering gegrift te worden van elken officier, die een flotielje of groep torpedobooten op lanceer-afstand van den vijand zal hebben te brengen onder het vuur van moderne snelvuurkanonnen, waardoor voortdringen ondoenlijk schijnt, en toch, waar terugkeer zekere vernietiging met zich brengt, doorzetten van den aanval de eenige kans op behoud blijft. *„Ick sal de vloot wel lustigh aan den vijandt aanvoeren, maar de Duyvel machse weder afvoeren"*. WITTE DE WITH zoude een ideaal torpedoboot-commandant geweest zijn, en als zoodanig zoude men de herinnering aan hem kunnen bewaren door een boot naar hem te noemen. H. E. v. A.

„Het Nieuws van den Dag", 27 Augustus 1903.

Het rapport der Stokers-Commissie. — Den 8en November 1901 werd door den vorigen Minister van Marine eene Commissie benoemd, om te dienen van advies over het scheppen van een korps werklieden-metaalbewerkers op de vloot, over de opleiding van stokers bij de zeemacht en over eene gewijzigde samenstelling van het leidend machinekamerpersoneel. Kortheidshalve werd deze Commissie, ook officieel, blijkens de uitgave van haar rapport in de zevende aflevering van het 30ste deel der „Mededeelingen betreffende het Zeewezen", „de Stokers-Commissie" genoemd, welke benaming echter niet hare veel-omvattende taak ten volle uitdrukt.

Toen de tegenwoordige Minister, in de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag der Tweede Kamer over de definitieve begrooting voor 1903, de opneming van het rapport der Commissie in de „Mededeelingen" toezeide, deed Zijne Excellentie daaraan de mededeeling voorafgaan, dat hij geene publieke voorlichting over deze zaak meer noodig heeft. Wanneer wij thans eenige beschouwingen over dat rapport schrijven, is het dan ook geenszins met de bedoeling den Minister eenige ongevraagde voorlichting te geven (die overigens, naar onze meening, elk Minister steeds bevoegd is af te wijzen), maar alleen, omdat wij de zaak van genoeg belang achten om in de pers besproken te worden.

Wij beginnen met hulde te brengen aan de duidelijke en ruime wijze, waarop de Commissie hare denkbeelden heeft uiteengezet, aan hare juiste argumentatie en de volledigheid van haar rapport en voorstellen. Hare taak was niet gemakkelijk, ja, moeilijker zelfs dan het opstellen van eene geheel nieuwe organisatie, omdat zij rekening moest houden met den bestaanden toestand, die door het gaandeweg toepassen van kunstmiddelen onhoudbaar was geworden.

Het meest had hiertoe bijgedragen het geven van onderofficiers-titels aan stokers; een maatregel, aanvankelijk bedacht om deze soort van schepelingen langer aan den dienst te verbinden en dus het verloop tegen te gaan; maar vervolgens ook

toegepast om te voorzien in het gebrek aan machinisten, door de onderofficieren-stokers als machinedrijvers te gebruiken. Wij bespraken dit in „Het N. v. d. D." van 7 December 1900 en vroegen toen reeds, waarom men die onderofficieren niet liever „machinisten" noemde. Ook wezen wij toen met een enkel woord er op, dat van iemand met sergeantsgraad niet te verwachten is, dat hij altijd aan het aambeeld zal werken.

Deze beide punten nemen in het rapport der Commissie eene belangrijke plaats in. Zij voert aan, dat in het begin van 1902 alle stokers-majoor, en 38 van de 44 sergeant-stokers vóór hunne bevordering in het bezit waren van het certificaat van ervaren werkman, „terwijl deze onderofficieren in beperkter mate als werkman dienst doen, dan vóór hunne bevordering tot sergeant het geval was." Het bleek dus, dat de verbetering verkeerd werkte, want men had wel de financieele positie van de stokers verbeterd, maar niet het belang van den dienst bevorderd, omdat nu gebrek ontstaan was aan werklieden tot het doen van herstellingen aan de werktuigen en ketels.

Wat het opdragen van machinisten-dienst aan onderofficieren-stokers betreft, blijkt uit het onderzoek, door de Commissie ingesteld, dat de ondervinding dezen maatregel niet doet afkeuren, maar ook zij veroordeelt de onjuistheid, dat deze onderofficieren „stokers" genoemd worden, en zij stelt de meer oprechte benaming van „hulpmachinisten" voor.

Wie zou gedacht hebben, dat gebrek en verloop van personeel er toe zouden leiden om, ondanks het steeds meer wetenschappelijk ingewikkeld worden der werktuigen, in 1903 terug te keeren tot een toestand als vóór 1860, toen ook aan gewezen stokers als machinisten het drijven der machines was opgedragen!

Wat men nu aan den eenen kant gewonnen heeft, verloor men echter aan den anderen kant, en er moest gezocht worden naar een middel om te voorzien in het gebrek aan werklieden, ontstaan door de verheffing van stokers tot onderofficieren. De vraag was: of dit geschieden moest door het vormen van een afzonderlijk korps werklieden, uit de burgermaatschappij aan te nemen, dan wel door als voorheen de stokers als werklieden te gebruiken en hun daartoe eene eigene opleiding te geven.

In de Commissie deed zich het zonderlinge geval voor, dat het lid, van wien men het meest zou verwacht hebben, dat zijne denkbeelden zouden overeenkomen met de traditie en de practijk, de oudste officier-machinist der Marine, thans inspecteur over den stoomvaartdienst, die een veertigtal jaren machinist geweest is, de eenige was, die het denkbeeld voorstond van het scheppen van een korps werklieden, *buiten* het machinekamer-personeel staande, en van het doen opklimmen van stokers, die *geen werkman* zouden behoeven te zijn, tot machinedrijvers.

Welke ook de motieven voor deze afwijking, voor een oningewijde moeilijk te verklaren, mogen geweest zijn, het is niet te ontkennen, dat de overwegingen, welke bedoeld lid in

de Commissie ten beste gaf, voor een groot deel juist zijn. Evenwel waren alle andere leden, o. i. terecht, eene andere meening toegedaan. Al is de bewering van den inspecteur over den stoomvaartdienst theoretisch juist: dat een werkman, die machinedeelen repareeren moet, geen stoker behoeft te zijn en dat er geene ambachtskennis noodig is om goed te kunnen stoken en ketels behandelen; toch is de hieruit gemaakte gevolgtrekking, dat men aan boord moet hebben een korps werklieden, die geen stoker zijn en een korps stokers met machinedrijvers, die geen werkman behoeven te zijn, onpractisch. Wat de eersten betreft, zou er voor die dure, hoog bezoldigde niet-combattante werklieden met onderofficierstitels niet altijd werk zijn en daardoor voor een groot gedeelte van den tijd het aantal leegloopers aan boord vermeerderd worden. En wat de volgens het stelsel van den inspecteur te verkrijgen machinedrijvers aangaat, is het opmerkelijk, dat hij, als eisch voor het stokerspersoneel vooropstellende: „sterke en gewillige lichaamskrachten, jonge mannen, die in die nederige en vermoeiende betrekking eene verbetering van hun lot zien", toch uit dit zeker intellectueel weinig belovend element de mannen wil zien voortkomen, aan wie het behandelen van eene scheeps-stoommachine kan worden toevertrouwd.

De meerderheid der Commissie kwam met practischer denkbeelden en voorstellen voor den dag. „Om een defect goed te herstellen", zegt zij, „moet men een juist begrip hebben van de wijze, waarop het ontstond". „De behandeling van de werktuigen zal het best behartigd worden door degenen, die er veel belang bij hebben, dat ze niet in het ongereede geraken, en die tevens de moeilijkheden kunnen beseffen, aan het herstellen van sommige defecten verbonden". Daarom moeten machinisten en machinedrijvers werkman zijn. En tegenover het denkbeeld van een korps werklieden, die niets anders te doen zouden hebben dan bij gelegenheid machinedeelen te repareeren, huldigt zij het traditionneele begrip, dat niemand aan boord maar één baantje moet hebben, maar steeds op eene of andere wijze zijn tijd ten nutte van den dienst moet kunnen gebruiken.

De meerderheid stelde dus voor, zoowel werklieden als hulpmachinisten te trekken uit de stokers. De bekwaamheidseischen, de voorwaarden voor aanneming en bevordering zijn in haar stelsel däárop gericht, dat de werklieden hoofdzakelijk gevonden worden in de korporaals-hulpmachinisten, korporaalstokers en stokers 1e klasse; en dat de sergeants en sergeantmajoors in hoofdzaak machinedrijver zijn; hierdoor worden de bezwaren tegen werklieden met hoogen militairen graad zeer verminderd. Voor de stokers wordt een ruim vooruitzicht op bevordering geopend, hetgeen aanleiding kan geven tot beperking van het verloop. Daarbij moet natuurlijk in ruime mate in aanvulling voorzien worden. De Commissie wenscht daarvoor verschillende wegen open te stellen. Zij stelde voor het korps stokers aan te vullen: 1o. door werving van onmiddellijk in dienst tredende bekwame personen; 2o. door het voorloopig aan-

nemen van korporaals-hulpmachinisten en stokers 1e klasse, personen, die, in de burgermaatschappij reeds eenige ervaring hebbende opgedaan, gedurende 6 maanden zonder uniform te dragen verdere opleiding zullen genieten en daarna, óf definitief aangenomen, óf weer ontslagen zullen worden; 3o. uit de hulpstokers, een nieuwe klasse van schepelingen, die slechts voor twee jaren en met een gering handgeld worden aangenomen, met het doel om diegenen, welke weinig voor den dienst geschikt blijken te zijn, gemakkelijk en spoedig weer te kunnen ontslaan; en ten 4o. door opleiding van stokersleerlingen, jongelieden van 16 tot 18 jaar, tot stokers 2e klasse.

Deze voorstellen getuigen van practischen zin. Door de vorming van een korps hulp-machinisten wordt de onzin weggenomen, dat iemand, die „stoker" heet, voor een tijd het opzicht en de leiding heeft van eene machine, en door de invoering van de qualiteit van korporaal-hulpmachinist wordt de andere onzin weggenomen, dat de persoon, die de leiding heeft van de machines in eene sloep, hooger in graad is dan hij, die beveelt, welke bewegingen met die machines moeten worden uitgevoerd; want gewoonlijk was de eerste een machinist, de laatstgenoemde een kwartiermeester. Wij wezen reeds in „Het N. v. d. D." van 30 Maart 1895 op deze militaire ongerijmdheid en betoogden daarmede, dat het gewenscht is, dat er ook machinisten met den graad van korporaal zijn. Indien de Minister de voorstellen der Commissie aanneemt, zal dan negen jaar later aan dien wensch gevolg gegeven zijn!

Eenigszins bedenkelijk is het uit de burgermaatschappij aannemen van personen, die dadelijk een militairen graad bekomen en daardoor gezag moeten uitoefenen, zonder eerst in lageren stand gediend te hebben. Wij meenen te mogen aannemen, dat alleen het groote tekort aan personeel en de wensch, om dit zoo spoedig mogelijk aan te vullen, geleid hebben tot deze afwijking van den gewonen regel. Waar de Minister, in de reeds genoemde Memorie van Antwoord, de openstelling van de werving voor korporaal-stoker aankondigt, wordt óok gesproken van „bijzondere urgentie" en „dringenden nood". Het kwaad wordt overigens voor een groot deel ondervangen door de, ook practische, instelling van eene „werfdivisie", die de geheele voorloopige opleiding van het lagere machinekamerpersoneel (de hulpstokers uitgezonderd) bevat.

Bij deze afdeeling zullen opgeleid worden: reeds gediend hebbende korporaals-hulpmachinisten tot sergeant-hulpmachinist, en korporaals-stokers tot korporaal-hulpmachinist; de voorloopig aangenomen korporaals-hulpmachinisten en stokers 1e klasse en de uit de werving komende stokers 2e klasse zullen er hunne militaire vorming ontvangen en hunne ontbrekende bekwaamheden aanvullen en de stokers-leerlingen zullen er tot stokers worden opgeleid, alles onder het bevel van een luitenant ter zee 1e klasse, bijgestaan door een luitenant ter zee 2e klasse, twee machinisten en de noodige andere onderofficieren.

De aanvulling van de stokers, uit stokersleerlingen van 16 tot 18 jaar en uit hulpstokers, is zeker eene groote verbetering boven het trekken ven stokers uit de jongens van de „Wassenaer". Toen wij, in „Het N. v. d. D." van 13 Dec. 1901, daarover in afkeurenden zin spraken, gaven wij in overweging, de beroepskeuze van die jonge schepelingen een paar jaar uit te stellen en dan de stokers te recruteeren uit jonge, meer volwassen matrozen. De bedoeling der Commissie is, dat de stokersleerlingen gevonden zullen worden uit de burgerjongens, die zich in den regel aanmelden om als leerling op de werf in dienst te komen. Het eene sluit het andere niet uit.

Bij alle instemming met de denkbeelden van de meerderheid der Commissie is er echter éëne zaak, die ons niet aanbevelenswaardig voorkomt, namelijk het duidelijke, steeds voorkomend streven om een zeer groot gedeelte van het machinekamerpersoneel non-combattant te verklaren. Dit is te meer te verwonderen, omdat de Commissie geenszins uit het oog verliest, dat de machinisten en stokers in elk geval militairen zijn. Zij stelt daarom voor, de nieuw-aangeworvenen bij de werfdivisie te plaatsen, waar zij militaire vorming zullen ontvangen, zoodat zij niet aan boord komen, voordat deze afgeloopen is, en zij gebruikt zelfs daarbij het woord „afgeëxerceerd". Maar van wapen-oefeningen is daarbij geen sprake. Wel worden lichaamsoefeningen, ook roeien en zelfs spelen genoemd, „om hart- en longwerking te versterken en de armspieren te doen ontwikkelen", maar het hanteeren van een geweer of sabel wordt zorgvuldig verzwegen.

De Commissie stelt voor, in de Verordeningen op de Regeling van het personeel van den Stoomvaartdienst de volgende beredeneerde bepaling op te nemen: „aangezien het machinekamerpersoneel in oorlogstijd uitsluitend voor de behandeling van ketels, machines en mechanische inrichtingen bestemd is, zoo worden de hulpmachinisten en stokers, alleen voor zoover zij op gewapende sloepen en barkassen geplaatst zijn, in den wapenhandel geoefend, doch in geen geval meer dan voor lijfsverdediging noodig wordt geacht.

„Alleen hulpstokers en stokers zonder ambachtskennis kunnen, desgevorderd, aangewezen worden om aan gewapende exercitiën aan den wal of aan exercitiën met geschut deel te nemen".

Deze laatste alinea is merkwaardig. Het is alsof men gedacht heeft, dat het „deelnemen aan exercitiën iets anders is dan een middel om de mannen voor eene bestemming geschikt te maken. Hier mag gevraagd worden: met welk doel zullen die stokers en hulpstokers aan exercitiën mogen deelnemen? Dat doel kan wel geen ander zijn, dan hen geschikt te maken om eventueel met handwapenen of bij het geschut tegenover een vijand geplaatst te worden. En wanneer men dit denkbaar acht voor stokers zonder ambachtskennis en hulpstokers, waarom dan niet ook voor anderen? Als er nood is, moet toch iedereen meedoen.

Wat in het eerste lid der aangehaalde bepaling wordt voorgeschreven, kan slechts ten gevolge hebben, dat alle hulpmachinisten en stokers in den wapenhandel geoefend worden „zooveel als tot lijfsverdediging noodig is", want allen kunnen in het geval komen van op gewapende sloepen en barkassen geplaatst te worden; (het zou toch te laat zijn hen eerst te gaan oefenen wanneer zij er reeds op geplaatst zijn). Eilieve, waartoe dient dan deze schijnbaar beperkende bepaling?

De Commissie (of eene meerderheid daarin) schijnt toegegeven te hebben aan de vrees, dat het machine-personeel buiten noodzaak, bijv. voor de liefhebberij van den commandant of den eerste-officier, aan het „exerceeren" zou gezet worden, en in haar anti-combattant streven, dat uit den aard der zaak onhoudbaar is, vervalt zij in tegenstrijdigheid en drogreden. In hare toelichting op bovengenoemde „Regeling" zegt zij „dat de tijd, noodig voor oefeningen in den wapenhandel, nuttiger voor het vermeerderen van vakkennis besteed kan worden." Dit moge in algemeenen zin juist zijn, maar kan toch niet medebrengen, dat zulke oefeningen geheel worden nagelaten, wanneer het personeel tot „lijfsverdediging" met de wapenen in staat moet zijn. Ook zegt zij, ten aanzien van stokers-werklieden, dat „de voorziening in zuiver militaire diensten door deze ruimer bezoldigde klasse van menschen veel te kostbaar wordt." Deze opmerking zou zin hebben, wanneer ooit het denkbeeld kon bestaan, deze klasse van onderofficieren uitsluitend, of met opoffering van hun gewoon werk, anderen dienst te laten doen. Maar wanneer er zulk werk oogenblikkelijk niet voorhanden is, kan het toch niet „kostbaarder" genoemd worden, wanneer deze personen iets anders doen, dan wanneer zij niets doen.

Het opzettelijk willen nalaten van oefening in den wapenhandel van een belangrijk deel der bemanning van een oorlogsschip mag te meer verwondering wekken, nu zelfs in de burgermaatschappij daaraan meer en meer waarde wordt gehecht en men er steeds naar streeft, het volk meer weerbaar te maken, vooral door goed te kunnen schieten. Wij zijn het eens, dat het onnoodig en niet wenschelijk is, het machinekamerpersoneel aan militaire wandelingen, bataillons-exercitiën, velddienstoefeningen en dergelijke te doen deelnemen, maar oefeningen in het schieten en in het hanteeren van de sabel behooren o. i. niet uitgesloten te zijn. Het gaat niet aan, dat één vierde of één vijfde deel der bemanning van een oorlogsschip non-combattant zou zijn.

Bespreking van het corps machinisten lag niet in de opdracht van de Commissie. In hare „berekening van het in oorlogstijd voor de vloot benoodigde machinekamer-personeel" moest zij echter noodzakelijkerwijze ook de machinisten opnemen. Deze berekening leidde tot de meening, dat o. a. het aantal officieren-machinist 58 moet bedragen, welk getal nagenoeg overeenkomt met dat van 60, door ons in „Het N. v. d. D." van 30 Maart 1895 genoemd. Worden de voorstellen der Commissie

aangenomen en daarbij het machinisten-korps georganiseerd op de wijze, die wij toen voorstelden, dan bestaat de mogelijkheid, dat in betrekkelijk korten tijd eene rationeele samenstelling van het geheele personeel van den stoomvaartdienst der Marine wordt verkregen.

McLeod.

„Het Vaderland" van 22 Juni 1903.

De Matrozen-Bond. — Ingezonden. — In het V. V. der Marine-begrooting wordt de opmerking gemaakt, dat de Algemeene Bond van Ned. Marine-matrozen op het moreel der matrozen zulk een gunstigen invloed heeft.

Daar volgens onze ondervinding het tegendeel waar is, achten wij het niet ondienstig dit met een enkel woord duidelijk te maken.

Men trekt uit de cijfers, welke de Minister meedeelde betreffende de in het V. V. bedoelde opgenomen zieke schepelingen in het Hospitaal, de gevolgtrekking, dat dit getal is afgenomen door den moreel hoog staanden invloed van den Matrozenbond. De bewering staat op zichzelf, zonder dat eenig bewijs hieraan wordt toegevoegd. Indien bedoelde conclusie juist is, dan zou moeten blijken, dat alle of althans het meerendeel der betrokken zieken geen lid van den Matrozenbond zijn, en dit moet nog bewezen worden door hen, die de gevolgtrekking maakten.

Uit het Orgaan van den Matrozenbond „Het Anker" blijkt de geest, welke in dezen Bond heerscht. Een minder ontwikkelde zal eenmaal tot het uiten zijner gedachten gekomen dit in den regel zonder keurigen vorm of stijl kenbaar maken, en zoo kan het ons niet verwonderen, dat in bedoeld Orgaan alles duidelijk bij zijn naam genoemd wordt en men nergens zelfs in bedekte termen gesproken heeft. Dat dit aanleiding gegeven heeft tot zeer insubordinaire handelingen en bestraffing hierop moest volgen, was te voorzien.

Om nu te bewijzen dat het moreele standpunt door den Bond ingenomen nog niet hoog staat, diene het volgende, waarbij wij het tusschen aanhalingen gestelde uit het Orgaan woordelijk overnamen.

In „Het Anker" no. 57 dd. 23 Mei jl. wordt medegedeeld dat een matroos als dienstdoend onderofficier van de wacht rapport had gemaakt van een schepeling, omdat deze van boord was weggeloopen.

De matroos dd. onderofficier had: „op unfaire wijze gehandeld tegenover één van zijn kameraden".

Dit voorval vond plaats a/b. van een kanonneerboot.

„Het was toen nog in de drukste periode van de werkstaking dus was het passagieren voor ons nog beperkt. Dat dit voor getrouwde lui niet heel erg pleizierig was, is best te begrijpen, te meer daar men niet wist, waarvoor men a/b. werd gehouden. Dat er dan ook van die getrouwde matrozen wel eens wanneer ze hun kans schoon zagen een eindje gingen loopen, kunnen

wij ons best voorstellen, daar er toch geen gevaar van gezien te worden aan verbonden was."

Bedoelde dd. onderofficier had op een avond de wacht aan de valreep, „toen er ook één de stoute schoenen aantrok en er van door ging, tegen hem zeggende: „dat hij voor overal ('s morgens bij reveille, C.) weer terug zou zijn, dus dat er in het geheel geen gevaar voor hem aan verbonden was."

De dd. onderofficier deed echter zijn plicht en rapporteerde dadelijk het voorgevallene.

„Door zijn toedoen nu, want wij kunnen met beslistheid verklaren, dat, wanneer hij niets had gezegd, er ook niets was opgemerkt, kreeg deze man nu 5 dagen provoost. Wij vragen aan u allen, gij leden van den Matrozenbond: „Mocht zoo'n man nu nog langer in onze gelederen staan? Neen, duizend maal, neen. Hij heeft de wijste partij gekozen om maar te bedanken, daar wij anders den man van eer op een oneervolle wijze (altijd oneervol voor hem) hadden geroyeerd". [1])

Het is mogelijk dat de begrippen van moraliteit zich mettertijd zullen wijzigen en dat „eergevoel", „plichtsgevoel" en andere dergelijke eigenschappen niet meer in tel zullen zijn, doch voor het tegenwoordige hechten op moreelen grondslag staande karakters nog zeer veel aan deze deugden en waar nu een Orgaan van een Bond van minder ontwikkelden stellingen gaat verdedigen, o. a. dat een „organisatieman" de plichtsvervulling ten opzichte van zijn ambt zoo nauw niet moet nemen en meer dergelijke fraaiigheden, te veel om in dit korte bestek uit de verschillende nummers van dit Orgaan op te nemen, daar zal men toch bezwaarlijk mogen beweren, dat de Matrozenbond een invloed ten goede op de moraliteit van den schepeling heeft.

Nu zou men wellicht denken, dat die Bond een gunstigen invloed heeft op de militaire vorming van den schepeling. Om hierop een antwoord te geven, laten wij slechts eenige aanhalingen volgen uit bedoeld orgaan. In „Het Anker" no. 44 dd. 22 Febr. jl.: „[illegible]".

[illegible]

[illegible]

[illegible]

1) [illegible]

gebouw, gegrondvest op de onwetendheid der massa zooveel mogelijk te ondergraven, opdat het te spoediger ineenstort. Hiervan kan en mag ons niets terughouden".

Twijfelt men hierna nog aan de soort der zoogenaamde „stille kracht", welke deze beweging onderhoudt, dan zullen de volgende aanhalingen alle licht daaromtrent verspreiden.

In „Het Anker" no. 51 do. 11 April jl.: „De vergadering van mindere militairen der marine (te Helder, Matrozenbond, C.), gehoord de bespreking over den kritieken toestand, waarin de arbeidersbeweging thans verkeert, waarvan de schuld rust op de schouders van de bezittende klasse,

„besluit:

„met alle haar ten dienste staande middelen, te protesteeren tegen de in behandeling zijnde dwangwet, zijnde deze wet zoo schandelijk onrechtvaardig, dat ze als een gruweldaad moet bestempeld worden en zich met de arbeiders, die daartegen ageeren, solidair te verklaren".

Ten slotte moge uit het volgende blijken, om welke reden een lid van den Matrozenbond niet tot de S. D. A. P. behoorende, den Bond verliet.

In „Het Anker" no. 48 do. 21 Maart jl.: „Hier heb ik hoofdzakelijk op 't oog de richting welke het meerendeel der leden is toegedaan, nl. het socialisme.

„Wanneer er in een gebouw van een bond, waarin alle richtingen zijn vertegenwoordigd, altijd massa's brochures en manifesten, meestal afkomstig van de S. D. A. P. worden uitgegeven, of door leden onder het publiek verspreid worden, dan heeft deze handelwijze wel degelijk invloed op den bond. Het gehalte van de leden is zoodanig, dat moet er gestemd worden op candidaten voor een bestuursfunçtie, bijna altijd een socialistisch candidaat wordt gekozen".

Het zou ons te ver voeren meerdere citaten te geven, het vorenstaande moge voldoende zijn om aan te toonen, dat de Matrozenbond een slechten invloed heeft op het moreel, op de militaire karaktereigenschappen en op de Staatsburgerlijke deugden van den schepeling. Zeer wenschelijk komt het ons voor, indien de rechtspersoonlijkheid aan dezen Bond werd onttrokken, daar blijkens meerdere nummers van het orgaan van dien Bond het doel is ondermijning der krijgstucht en mitsdien in strijd met het belang der openbare orde. De statuten worden dus niet getrouw gehandhaafd.

Een militaire bond, welke zich ten doel stelt o.m. lotsverbetering te verkrijgen, komt ons voor on-militair te zijn, in strijd met zuiver militaire begrippen.

De vorming van vakvereenigingen in de maatschappij juichen wij ten zeerste toe, omdat de patroon niet door den Staat is aangewezen om de particuliere belangen van den werkman te behartigen, doch voor den zeeofficier is het wel degelijk

voorgeschreven, dat hij den mindere steeds zal steunen en een open oog en oor zal hebben voor diens belangen.

Wordt er een bovenbedoelde militaire bond opgericht, dan is dit een bewijs, dat men geen vertrouwen stelt in zijn meerderen, bij wie men zijn grieven behoort in te dienen. Dat dit vertrouwen niet bestaat blijkt maar al te wel uit den inhoud der organen van die bonden. Deze organen ondermijnen niet alleen het vertrouwen van den mindere in den meerdere en omgekeerd, doch zij scheppen wantrouwen en wakkeren dit aan. Over de nadeelige gevolgen hiervan in eenige organisatie behoeven wij niet uit te weiden. En juist thans, nu de krijgstucht langzamerhand gebaseerd zal zijn op onbepaald vertrouwen van den mindere in den meerdere.

De bewijzen, van hetgeen wij boven beweerd hebben, liggen voor ons gedrukt in de organen. Doch een dagblad is niet de plaats om dit onderwerp meer uitgebreid te behandelen. Een vakblad, bv. het Marineblad, leent zich daartoe beter.

Door den Matrozenbond is op 6 dezer besloten het blad „Het Anker" niet meer als hun officieel orgaan te doen verschijnen en de Bond verklaart, dat de „organisatie" geen enkele verplichting tegenover dat blad kan aanvaarden.

Het doel is doorzichtig genoeg. De Matrozen-bond zal blijven een propagandaclub der S. D. A. P., anti-militaristisch; „Het Anker" zal blijven hun spreekbuis, doch de bestuursleden van den Bond zullen niet meer verantwoordelijk gesteld kunnen worden voor den inhoud, zijn derhalve voor ongeteekende insubordinaire of leugenachtige artikelen niet meer strafbaar; en hiermede behoeft de Bond geen vrees meer te koesteren dat gekozen bestuursleden bedanken voor die eer, daar zij niet wenschten te boeten voor de dwaasheden van anderen.

In een organisatie als de militaire is o. i. geen plaats voor zoogenaamde militaire vakvereenigingen.

De leiders der S. D. A. P. zullen vermoedelijk de eersten zijn, die ons dit toegeven. Die partij eischt toch, dat een ieder in het gareel van het partijverband blijft loopen (zie o.a. Bernstein), en staat geen andere handelingen toe dan die, welke op hun congres worden vastgesteld.

Evenmin kan men in de militaire organisatie dulden, dat zich bonden vormen, welke ontstaan uit gebrek aan vertrouwen in de meerderen, en welker streven gericht is op de ondermijning en vernietiging dezer organisatie.

C.

Volgens art. 10 van de wet op de vereeniging en vergadering staat het aan den burgerlijken rechter om, op vordering van het Openbaar Ministerie, de vervallenverklaring eener vereeniging van haar hoedanigheid van rechtspersoon uit te spreken, op grond van „afwijking" van goedgekeurde statuten.

Voorts zal de strafrechter hebben te beoordeelen of een eventueele vereeniging zonder rechtspersoonlijkheid strijdig is

met de openbare orde, d. w. z. tot doel heeft: ongehoorzaamheid aan of overtreding van de wet of een wettelijke verordening; 2°. aanranding of bederf der goede zeden; of 3°. stoornis in de uitoefening der rechten van wie het ook zij. (Zie art. 3 der Vereenigingswet).

Het vereenigingsrecht, ook dat der militairen, is dus met voldoende waarborgen van onpartijdige rechtspraak omringd.

De Nederlandsche wet staat dus op ander standpunt dan de geachte inzender, die een militairen bond tot lotsverbetering on-militair, d. w. z. ongewenscht acht.

Al geeft ook zij voldoende waarborgen tegen misbruik van het recht van vereeniging.

De wettelijke weg zal hier moeten worden gevolgd, zoo men tegen de militaire bonden van Overheidswege wenscht op te treden.

Is de Minister van Marine van oordeel, dat dit laatste wenschelijk is, hij zal daarover met zijn ambtgenoot van Justitie in overleg kunnen treden.

Dan zal de onpartijdige rechter uitspraak doen. En bij zijn uitspraak zal zich ieder hebben neer te leggen.

Red. „Vad."

„N. Rott. Courant" van 2 Sept. 1903.

Reorganisatie van het machinekamerpersoneel. (Ingezonden). M. de R.

Nu het schijnt, dat er eindelijk besloten is om een groote reorganisatie van het machinekamerpersoneel der marine tot stand te brengen, moge door de bevoegde autoriteiten wellicht het volgende in overweging worden genomen.

Enkel het verleenen van den officiersrang aan alle hoofden van machinekamers zal weinig of geen verbetering brengen in het enorme verloop, dat reeds sedert jaren bij het marine-machinistencorps wordt waargenomen. Het zijn toch niet de hoofdmachinisten, die den dienst verlaten, maar juist het jongere personeel, en ik vrees dat flinke jongelieden, die bij de tegenwoordige goede opleiding wat geleerd hebben, en voelen dat zij zich in de burgermaatschappij een positie kunnen veroveren, zich niet zullen laten weerhouden door het vooruitzicht, na een twintigjarigen dienst, den rang van luitenant ter zee 2de klasse te verwerven. Ik wil hiermede volstrekt niet zeggen, dat aan het hoofd van de machinekamer de officiersrang niet behoort te worden toegekend, maar om tot verbetering te geraken, moet, meen ik, een andere weg worden ingeslagen. Alvorens dien echter aan te wijzen, geloof ik, dat een kleine uitweiding noodig is.

Menigeen zal zich wel eens de vraag gesteld hebben, hoe het komt, dat onze groote stoomvaartmaatschappijen in veel mindere mate dan de marine sukkelen met het compleet houden van hun machinistenpersoneel. Het antwoord hierop is betrekkelijk eenvoudig: dat personeel is over het algemeen tevreden

met zijn positie; het wordt voor zijn diensten zoodanig beloond, dat verreweg het grootste deel in eene hun passende betrekking aan den wal vooral financiëel hard achteruit zoude gaan.

Dit is met de goede leden van het corps marine-machinisten gewoonlijk niet het geval; hun wetenschappelijke opleiding is dooreengenomen beter dan die van de koopvaardij-machinisten, hun bezoldiging over het algemeen lager, terwijl zij bovendien grootendeels in eigen onderhoud moeten voorzien, waartegenover de koopvaardij-machinisten hun doorgaans uitstekende voeding geheel vrij hebben. Voeg hier nog aan toe de ongelukkige maatschappelijke positie van onderofficier — want hoe men het keere of wende, dat zijn de marine-machinisten en niets anders — en men heeft de verklaring voor het feit, dat de marine-machinisten in veel grooter aantal pogen om een burgerbetrekking aan den wal te verkrijgen dan hun collega's bij de koopvaardij, en in die poging gewoonlijk slagen. Het vraagstuk, dat dus opgelost moet worden, is het verkrijgen van een machinistencorps, dat tevreden is met zijn positie en dat, zoo het den dienst verlaat, geen kans heeft een beter bezoldigden en aangenamer werkkring aan wal te verwerven.

Jammer genoeg is een verhouding als tusschen stuurlieden en machinisten aan boord van groote koopvaardijschepen op een oorlogsschip niet bestaanbaar. Afkomst, opleiding en verhouding aan boord van stuurlieden en machinisten ter koopvaardij zijn zoodanig dat, alhoewel ook daar wrijving tusschen machinekamer- en dekpersoneel niet geheel ontbreekt, de leden der twee zoo uiteenloopende categorieën van scheepsofficieren zich onderling vrijwel gelijkwaardig achten en de omgang doorgaans vriendschappelijk is. Om een dergelijke verhouding tusschen de eigenlijke zeeofficieren en een nieuw te creëeren corps officieren-machinist in het leven te roepen, zoude dit laatste corps een opleiding moeten ontvangen, waardoor het als practische machinisten wellicht minder bruikbaar zoude zijn, en die het bovendien in staat stelde nog gemakkelijker dan nu reeds het geval is den dienst te verlaten. Men vergete toch niet, dat vooral in de tropen de taak van machinist van de wacht nu juist niet een van de alleraangenaamste is, en dat het zeeleven na eenige jaren dikwijls zijn bekoorlijkheid verliest, getuige het groot aantal zeeofficieren, dat pogingen in het werk stelt om een baantje aan den wal machtig te worden, en hierin dikwijls alleen weerhouden wordt, omdat blijkt dat een passende betrekking niet zoo makkelijk te vinden is. Zoolang nu de hoofden der machinekamer gerecruteerd worden uit het lagere machinistenpersoneel, is een vrij veel omvattende, wetenschappelijke opleiding onmisbaar; het mechanisch gedeelte van een modern oorlogsschip neemt een steeds belangrijker plaats in, en de chef van de machinekamer moet niet alleen volkomen op de hoogte zijn van de inrichting en werking der machines, maar ook in staat zijn de oorzaken van gebrekkige werking op te sporen en onder zijn leiding alle reparatiën kunnen doen verrichten.

Het is echter volstrekt niet noodig, dat alle ondergeschikte machinisten een dergelijke uitgebreide kennis bezitten. Het hoofdvereischte voor een goed machinist van de wacht is veel meer oplettendheid dan hoogdravende geleerdheid. Waar één wetenschappelijk ontwikkeld man met practische ervaring aan het hoofd eener machinekamer staat, is het voldoende als de overige machinisten eenige elementaire kennis van de werktuigen bezitten en overigens degelijke werklieden zijn, die een vak, bij voorkeur bankwerken en ketelmaken, deugdelijk verstaan. Onder de vroegere stokers 1e klasse der marine, toen nog slechts met den rang van korporaal, kwamen tal van uitstekende wachtmachinisten voor, die ook grootendeels de eigenlijke herstellingen aan de machines uitvoerden. Zulk een type machinisten met een belooning van 100 à 120 gulden 's maands zoude niet zoo licht een betere positie aan wal kunnen verwerven, en met dergelijke personen onder leiding van een deugdelijk ontwikkelden chef zou de slagvaardigheid onzer oorlogsbodems zeker niet minder worden.

De aanstaande chefs van de machinekamers onzer oorlogsschepen zouden een opleiding als werktuigkundig ingenieur voor scheepsmachines moeten ontvangen, vervolgens eenigen tijd werkzaam gesteld worden op groote machinefabrieken, ten einde in alle opzichten vertrouwd te worden met het ontwerpen, samenstellen en opstellen van scheepswerktuigen, en ten slotte een paar jaar als ondergeschikt hoofdmachinist dienst doen aan boord van groote schepen, om in dien tijd op de hoogte te komen van het dagelijksch onderhoud en het drijven der machinerieën. Zulk een chef van de machinekamer aan boord van een onzer groote oorlogsschepen kan echter niet worden afgescheept met den rang van luitenant ter zee 2e klasse, evenmin als men hem ondergeschikt kan maken aan iemand anders dan aan den commandant, en zelfs die zal zich in zuivere machinekamer-aangelegenheden in gewone omstandigheden zooveel mogelijk van inmenging moeten onthouden.

De koopvaardijkapitein, die beweerde dat de eenige relatie tusschen hem en de machinekamer werd onderhouden door de machinekamertelegraaf, d. w. z. vooruit, achteruit en stop, kan in deze als standaardmodel dienen.

De grootste moeielijkheid om tot een regeling als boven geschetst te komen, is de overgangsperiode. Men zal onder het bestaande corps een schifting moeten houden en daardoor vooral met oudere leden, die niet meer voor bevordering in aanmerking kunnen komen, in moeielijkheden geraken, aangezien voor die personen bij de nieuwe regeling eigenlijk geen plaats meer is. Maar die een omelet wil bakken moet eieren stukslaan; en op lichtschepen, loodsvaartuigen en wellicht op meer andere rijksvaartuigen is voor een niet onbelangrijk deel dezer categorie plaatsing te vinden.

De opleiding van de werklieden-machinist kan vrij eenvoudig zijn. Jongelieden, die een ambachtsschool met vrucht hebben

doorloopen en daarna bij voorkeur op fabrieken, of anders aan de rijkswerven, vooral in de practijk worden geoefend, waarvoor de in conservatie en reparatie liggende schepen een uitstekende oefenschool opleveren, komen met hun 19e of 20e jaar in actieven dienst aan boord als machinist-leerling en behooren, na één of hoogstens twee jaar, als zij voldoende practische ervaring hebben opgedaan om hun een wacht in de machinekamer toe te vertrouwen, tot machinist te worden bevorderd. De eischen, aan de theoretische kennis van dit soort machinisten te stellen, kunnen tot een minimum worden beperkt. Wis-, natuur- en werktuigkunde kunnen gerust van het programma worden geschrapt; vreemde talen natuurlijk ook, deugdelijke kennis van hetgeen op de lagere school onderwezen wordt, lijnteekenen, schetsen van machinedeelen, zoomede het lezen van teekeningen, is voldoende. De oudsten en bekwaamsten van deze practische machinisten zouden ook met succes te gebruiken zijn als chef-machinist op kleine vaartuigen voor binnenlandschen dienst, die toch voor het meerendeel onder voortdurend toezicht van een der rijks-marinewerven staan. Dat uitsluitend practisch gevormde machinisten zeer goed bruikbaar zijn voor het drijven en het dagelijksch onderhoud, zelfs van belangrijke machine-installaties, wordt dag aan dag bewezen in groote fabrieken van allerlei aard. Op schepen voor buitenlandschen dienst en overigens op alle groote schepen heeft dan bovendien een theoretisch ontwikkeld man de leiding in handen, om in moeielijke gevallen de aanwijzingen te geven, die aan wal door den ingenieur van de machinefabriek worden verstrekt.

Het hoeft geen betoog dat bij elke regeling voorop moet staan dat het machinekamerpersoneel, waarvan op een oorlogsschip dikwijls zulke zware diensten worden gevergd, zooveel mogelijk moet worden ontzien en zoo min mogelijk wordt lastig gevallen met aangelegenheden die niet tot zijn eigenlijke taak behooren; dat steeds zorg wordt gedragen voor behoorlijk logies en verdere geriefelijkheden, zoodat bijv. een badkamer ook voor de stokers niet langer tot de overbodige luxe wordt gerekend.

Ten slotte nog dit. Bij de bovengeschetste regeling behoeft ook de bevordering van stokers tot machinist niet langer absoluut uitgesloten te zijn, hetgeen een groote prikkel kan worden voor dit gedeelte van het machinekamerpersoneel tot ijver en nauwgezette plichtsbetrachting, en ook dikwijls personen, op wier diensten het land prijs mag stellen, zal weerhouden den dienst te verlaten.

Ik zou bijna durven verzekeren dat, wanneer bovenbedoelde organisatie eenige jaren in werking is geweest, het verloop van het ondergeschikte machinekamerpersoneel niet langer zal aanhouden, en de slagvaardigheid van onze vloot er belangrijk mede zal vooruitgaan.

B. H.

KORTE MEDEDEELINGEN.

Bewegingen der Ned. schepen.

Hr. Ms. „**Nautilus**", onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee R. Reinders, vertoefde van 25 Juni—9 Juli te Teneriffe, tot 10 Augustus te Cadix, passeerde den 10den September Dungeness en kwam den 12den te Hellevoetsluis aan.

Hr. Ms. torpedoboot „**Sphinx**" werd den 1en Juli te Willemsoord in dienst gesteld onder bevel van den luitenant ter zee 1e kl. J. P. Guépin.

Hr. Ms. „**Koningin Wilhelmina der Nederlanden**", onder bevel van den kapitein ter zee J. D. Heyning, vertrok 14 Juli van Nieuwediep ter voortzetting van de oefeningsreis met de adelborsten van het oudste studiejaar, vertoefde van 21 Juli—1 Augustus te Greenock, van 11—19 Augustus te Tromsö en kwam 28 Augustus te Nieuwediep binnen.

Den 2den September van Willemsoord vertrokken, werd van 7—10 September te Leith vertoefd en kwam Hr. Ms. „Wilhelmina" den 13den te Willemsoord aan.

Hr. Ms. „**Suriname**", onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee P. S. R. Wolterbeek, vertrok 11 Juli uit West-Indië, passeerde 6 Augustus Wight, kwam den 7den te Hellevoetsluis aan en werd den 15den aldaar buiten dienst gesteld.

Hr. Ms. kanonneerboot „**Hefring**", toegevoegd aan Hr. Ms. „Bellona", werd den 16den Juli buiten dienst gesteld en vervangen door Hr. Ms. „**Sperwer**".

Hr. Ms. „**Urania**", onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee H. Herman, en Hr. Ms. „**Ever**", onder bevel van den luitenant ter zee 1e kl. J. W. v. Aalst, werden 1 Augustus te Willemsoord buiten dienst gesteld.

Hr. Ms. torpedobooten „**Python**", „**Sphinx**" en „**Minotaurus**", respectievelijk onder bevel van de luitenants ter zee 1e kl. C. W. de Visser, J. P. Guépin en J. C. Bentz van den Berg, vertrokken 22 Augustus van Willemsoord, vertoefden van 24—26 Augustus te Falmouth, van 28—30 Augustus te Coruna, van 2—4 Sept. te Sevilla, van 7—12 Sept. te Algiers, van 14—17 Sept. te Palermo en van 19—24 Sept. te Athene.

Hr. Ms. „**Kortenaer**", onder bevel van den kapitein ter zee A. Seret, en Hr. Ms. „**Evertsen**", onder bevel van den kapitein ter zee J. P. v. Rossum, vertrokken 10 Augustus respectievelijk uit Willemsoord en uit IJmuiden naar zee, ter aanvaarding van den gezamenlijken kruistocht in de Noordzee. Nadat Hr. Ms. „Kortenaer" van 15—24 Augustus te Leith en Hr. Ms. „Evertsen"

van 15—24 Augustus te Bergen vertoefd had, werd weder gezamenlijk in de Noordzee geoefend en 28 Augustus Nieuwediep bereikt.

Hr. Ms. **„Holland"**, onder bevel van den kapitein ter zee H. P. NETSCHER, verliet den 3den Sept. Willemsoord ter aanvaarding van de reis naar Oost-Indië, passeerde den 4den Dungeness, den 8sten Sagres-pt., vertoefde van 10—14 Sept. te Algiers en kwam den 21sten Sept. te Port-Saïd aan en vervolgde, na het kanaal van Suez gepasseerd te zijn, den 23sten Sept. de reis.

Hr. Ms. **„Koningin Wilhelmina der Nederlanden"**, onder bevel van van den kapitein-ter-zee J. D. HEYNING, wordt 1 October te Willemsoord buiten dienst gesteld en met dienzelfden datum Hr. Ms. **„Friesland"**, onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee A. L. v. D. MOOLEN in dienst gesteld.

Artillerie.

Nederland.

Nadat den 27sten Aug. j.l. de munitieliften van 15 en 7.5 cM. waren beproefd, vonden den volgenden dag de **officieele beproevingen der geschutopstellingen** a/b. Hr. Ms. pantserschip **„Hertog Hendrik"** plaats. Met elk der kanonnen van 24 en 15 cM. werden twee schoten met de exercitielading en drie schoten met de oorlogslading afgegeven; één schot met exercitielading vóór en één na de schoten met oorlogslading. Met de kns. van 7.5 cM. werden achtereenvolgens afgegeven één schot met de exercitielading en drie schoten met de oorlogslading en met de kns. v. 3.7 cM. 4 schoten met de exercitielading. De schoten werden afgevuurd onder verschillende vlucht- en bakshoeken.

Alles voldeed uitmuntend en het schieten veroorzaakte slechts enkele onbeteekenende beschadigingen aan ruiten, verschansing als anderszins.

Buskruitontploffing te Ngawi (Java).

Den 4den Juli j.l. had een ernstige ontploffing plaats in het korrelhuis van de buskruitfabriek te Ngawi. Omtrent de juiste oorzaak van het ongeluk wordt tot dusver niets gemeld. In het korrelhuis waren op het oogenblik der ontploffing 18 KG. revolverkruit en 12 KG. stofkruit aanwezig.

7 inlandsche werklieden lieten bij dit ongeval het leven, terwijl onder de 9 gewonden ook de 3 Europeanen, die toezicht hielden op de werkzaamheden, behooren. Het korrelhuis is geheel vernield, terwijl ook de nabij gelegen zwavelmolen in brand geraakte. De brand werd spoedig met de eigen middelen en die van de benting gebluscht. („Alg. Handelsblad").

Amerika.

Bij het beproeven van een **mortier van 30 cM.** te Sandy Hook met een lading van 100 pds. maximite **sprong** de mortier.

Doordat iedereen zich in de ondergrondsche schuilplaats bevond, werd niemand gewond. Het gedeelte van den mortier achter de tappen was intact gebleven, doch het daarvoor gelegen deel in een groot aantal stukken gescheurd, waarvan enkele tot op een mijl afstand waren weggeslingerd.

(„Army and Navy Journal").

Als gevolg van het ongeval aan boord van het pantserschip „Jowa" (zie bladz. 106 1e afl. van den loopenden jaargang) wordt een **versterking van het geschut** van 30.5 cM. aan de monding in het vooruitzicht gesteld.

Slechte ervaringen zijn op de „Olympia" opgedaan betrekkelijk de **duurzaamheid van rookvrij buskruit.** Op dit schip was door een Commissie in het afgeloopene jaar tot een waarde van 100.000 gulden aan onbruikbare munitie overboord gezet. De resultaten van thans ingestelde onderzoekingen hebben dezen maatregel geheel gerechtvaardigd.

Het **12.7 cM. kazematpantser,** bestemd voor de gep. kruisers „West Virginia" en „Maryland", werd te Indian Head aan een schietproef onderworpen. Uit een 12.7 cM. snelvuurkanon werden 3 schoten gedaan met een V_0 van 505 M/sec., waarvan twee een indringingsdiepte van het projectiel van 6 cM. veroorzaakten, terwijl het derde schot de plaat doorboorde. Scheuren werden in de plaat niet waargenomen. Het pantser werd als bevredigend aangenomen.

(„Marine Rundschau").

Chili.

Schietproeven met een voor het pantserschip „Libertad" bestemd **Vickers' snelv. kn. van 19 cM.** gaven de navolgende belangwekkende resultaten. Het proj. gewicht bedroeg 90.7 K.G., de aanv. snelheid met de normale lading 916 M/sec., de levende kracht van het projectiel aan de monding 3680 M. T.

Bij gebruik van VICKERS-projectielen met kap, kan dit geschut op een afstand van 6000 M. nog een 150 mM. dikke KRUPP-plaat geheel doorboren.

(„Schiffbau").

Duitschland.

Op den gepantserden kruiser „Roon" worden voor het eerst pantserplaten aangebracht, welke van het bovendek tot den onderkant van het gordelpantser **uit één stuk** zijn gewalst.

(„Schiffbau").

KRUPP heeft **patent** genomen op **projectielen,** welke vervaardigd zijn van een legeering van staal, nikkel, wolframium, chroom en molybdeen. De verhouding van bovengenoemde metaalsoorten verschilt naarmate men een zeer vaste of een zeer taaie legeering wenscht. De soortelijke massa van dit metaal is groot.

(„Mitt. a. d. G. d. S.").

Engeland.

De admiraliteit heeft zich op aandringen van verschillende zijden bereid verklaard, jaarlijks een **lijst te publiceeren** van de schepen **gerangschikt naar de schietresultaten**. Of de resultaten er bij zullen worden vermeld, is niet uit het bericht op te maken.

Het oude pantserschip **„Colossus"** wordt naast de **„Hero"** als tweede tender aan de Artillerie-instructie te Portsmouth toegevoegd.

(„Marine Rundschau").

Het gerucht loopt, dat men een **nieuw type commandotoren** wil invoeren, hetwelk slechts half zoo groot zal zijn als het bestaande en slechts twee man zal kunnen bevatten. In een zich onder den toren bevindende ruimte worden de commando-elementen opgesteld, terwijl alle bevelen naar beneden gepraaid worden door een soort van spreekbuis. Het hoofddoel is: het gepantserde oppervlak en daarmede het gevaar voor springende granaten te verminderen. Men schijnt hiermede een schrede nader te komen tot den door sommige Engelsche kringen gewenschten **ideaal commandotoren,** die slechts uit een met splinternetten omgeven platform bestaat, waarop de commandant zit of ligt en zijne bevelen door spreekbuizen naar een onder de waterlijn gelegen centraalstation geeft.

(„Schiffbau").

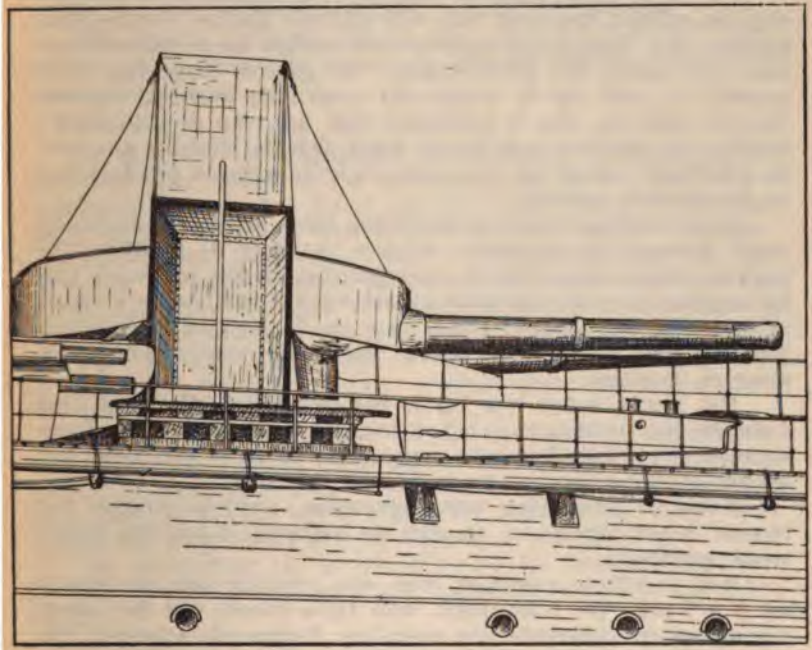
Frankrijk.

Het beschieten van de „Suffren" (zie ook bladz. 206 vorige afl.).

Den 18^{den} Aug. j. l. heeft voor de haven van Brest de sedert maanden aangekondigde beschieting van de „Suffren" plaats gehad.

De „Suffren" stoomde eenige dagen te voren van de reede van Brest in de bocht van Roscanvel, waar zij aan 4 boeien dicht onder Ile-Longue werd vastgemaakt. 100 M. daarvan verwijderd werd evenwijdig aan de „Suffren" op dezelfde wijze de kustverdediger „Massena" vastgelegd. In den voortoren van de „Suffren", die voor de proefneming bestemd was, waren verscheidene apparaten aangebracht om de kracht van den schok en van de trilling zoomede de trefsnelheid van het projectiel te meten. Een der torenkanonnen was geladen met een granaat, die hoewel geen springlading bevattende, voorzien was van een buis om na te gaan, of de trilling ook het detoneeren van de buis in het kanon ten gevolge kon hebben. Een tweede granaat lag gereed voor het laden achter het kanon en een derde boven in den munitie-aanvoerkoker, die in den toren uitmondt. Hier moest worden uitgemaakt of deze beide granaten door de trilling ook van hun plaats zouden gaan en of de munitielift van zelf naar beneden zou bewegen. Om te zien of de torenbedienden onder den schok te lijden zouden hebben, werden zes schapen in den toren opgesloten. Alle waterdichte schotten van de „Suffren" werden gesloten en in één ketel stoom gestookt om

ingeval er een lek mocht ontstaan een electrische pomp onmiddellijk in werking te kunnen stellen, terwijl een stoombootje aan den valreep van het schip werd gereed gelegd. De volle bemanning bevond zich aan boord, doch moest gedurende het schieten beneden het pantserdek blijven. De commandant bevond zich in den commandotoren en dus niet ver van den te beschieten toren. De officieren bevonden zich volgens sommige berichten op de alarmposten, volgens andere met de manschappen onder het pantserdek.



Aan de te beschieten zijde van den toren (zie bovenstaande schets) was op het eigenlijke pantser een beschermplaat van ongehard staal en van een dikte van ruim een halven meter bevestigd (gewicht plaat = 30 ton). Een tweede plaat van hetzelfde gewicht was aan de tegenovergestelde zijde van den toren als tegenwicht aangebracht. Boven de te beschieten plaat en ook boven den toren uitstekende was een linnen schijf aangebracht om door voorafgaand inschieten een zeer zuiveren treffer te kunnen verkrijgen. Het te treffen punt was door een kruis nauwkeurig aangegeven, terwijl de beschermplaat omgeven was door een raam van ijzer om afvliegende stukken metaal van plaat of projectiel op te vangen.

De afstand van de „Massena" tot de „Suffren" bedroeg 100 M. en om nu met de werkelijkheid overeenstemmende verhoudingen te verkrijgen was de lading van het „Massena"-torengeschut van 30.5 cM. zoodanig geregeld, dat de trefsnelheid van het proj. 500 M/sec. bedroeg, hetgeen overeenkomt met de trefsnelheid op 1500 M. van de gewone oorlogslading (dit zoude er op wijzen dat de Franschen 1500 M. als den gevechtsafstand beschouwen). De te verschieten granaat bezat geen springlading en schijnt volgens de berichten geen vol pantserprojectiel te zijn geweest.

Den 18den Aug. begaf de Minister van Marine zich met zijn chef de cabinet, den chef van den staf der Marine, den hoofdingenieur der Marine en verscheidene andere hooge autoriteiten naar de plaats der proefneming. De geheele omgeving werd zoowel te land als te water zoo zorgvuldig mogelijk afgezet. Na het hijschen van 's ministers vlag a/b. van de „Massena", werden de stukken gericht en begaf zich de Minister a/b. van de „Suffren", waar hij zich gedurende de geheele proefneming op het halfdek ophield.

Eerst werden voor het inschieten twee schoten op de linnen schijf gedaan; de granaten sloegen, na door de schijf te zijn gegaan, tegen den 150 M. verwijderden steilen rotswand van Ile-Longue en scheurden daar groote stukken rots, stof en steenen af, welke in een dichten regen op en om de „Suffren" neervielen. Een 50 KG. zwaar stuk steen viel op de commandobrug en sloeg er doorheen.

Het derde schot was op de beschermplaat gericht en trof dicht bij het midden van het kruis. De granaat brak in twee stukken, terwijl de kop was opgestuikt; de plaat vertoonde een vertikale scheur van ongeveer één cM. breedte.

Nadat de uitwerking was opgenomen, werd 's middags het tweede schot afgegeven, waarbij de trefsnelheid tot 600 M/sec. werd opgevoerd.

Het zichtbare resultaat was een opening van de scheur tot 6 à 7 cM. De eene helft was bijna geheel van den toren afgeweken en vertoonde nog meerdere doorgaande scheuren. De granaat was weder gebroken, terwijl stukken ervan tot bij de „Massena" terugvlogen, zoodat een der valreeptreden werd verbrijzeld en 5 of 6 niet onbelangrijke gaten in de buitenhuid van het schip waren geslagen.

Hiermede was de proef geëindigd, de toren en de verschillende in den toren aanwezige apparaten werden verzegeld om strikte geheimhouding te verzekeren. Van buiten werd de toren met een zeil overdekt.

Omtrent de resultaten is verder niets met zekerheid bekend, doch blijkens de met elkander overeenstemmende couranten-berichten mag in het algemeen wel als juist worden aangenomen, dat de toren na het verwijderen van de beschermplaten gedraaid kon worden, en dat de schapen alle in het leven zijn gebleven en zich zelfs door het schieten niet in hun maaltijd

hebben laten storen. Ook de electrische telegrafen, de telephonen en andere bevelen overbrengende middelen, zooook de munitie-aanvoer schijnen niet te hebben geleden. Deze laatste berichten moeten echter onder groote reserve worden aangenomen, in het bijzonder waar het de kleine mechanismen en apparaten betreft, die de Commissie eerst den volgenden dag in de haven van Brest in alle stilte beproefd heeft.

Het torenopperdek zoude licht ontzet zijn geworden; de in den toren aanwezige granaten zijn stil op hun plaats blijven liggen. Daarentegen zouden de in den toren aanwezige gloeilampjes, die bij nacht de richtmiddelen der kanonnen moeten verlichten, door den schok buiten gevecht zijn gesteld.

Dit laatste resultaat zoude, zoo eindigt „Ueberall" haar bericht, reeds voldoende wezen om deze proef uiterst vruchtbaar te kunnen noemen.

Bij gehouden proefnemingen aanboord van den gepantserden kustverdediger **„Henri IV"** is gebleken, dat in den achtertoren opgestelde schapen den schok van het vuren met het nabij dezen toren opgestelde kanon van 138.6 mM. niet kunnen verdragen. Dit kanon van 138.6 mM. toch is en barbette opgesteld, iets voorlijker en hooger dan de kns. van 274 mM. in den gesloten toren. Aangezien de druk der buskruitgassen zich eenige meters voor de monding sterk doet gevoelen, moet juist het lichte torenopperdek dezen druk verdragen en heeft men moeten constateeren, dat de in den toren opgesloten schapen meer hebben geleden, dan men zou verwachten.

Aan boord van de **„Hoche"** kunnen de twee retraite-kanonnen van 138.6 mM. zonder bezwaar over den zwaren achtertoren heenvuren, doch deze kns. van 138.6 mM. zijn van het verouderde type 1884, terwijl die van de „Henri IV", van het type 1893—1896 zijnde, een enorm veel grooter vermogen ontwikkelen.

Ter vermijding van groote uitgaven zal men het beste doen de kns. van 138.6 mM. over een bepaalden sector niet te laten vuren.

(„Le Yacht").

In „La marine française" lezen we daaromtrent nog het navolgende:

Nadat de schapen vastgemaakt waren op de plaatsen, waar de kanonniers behooren te staan, werd de toren gesloten en twee schoten met oorlogslading uit het kanon van 138.6 mM. afgegeven. Toen de commissieleden den toren openden, bleken de schapen zich te hebben losgerukt. Nadat zij wederom waren vastgemaakt, werden opnieuw 10 schoten afgegeven; thans lagen drie der schapen bewusteloos, terwijl het vierde zich had losgerukt en van de gelegenheid dat de toren geopend werd, gebruik maakte om te vluchten. Het dier was dol, rende den longroom in en veroorzaakte aldaar heel wat wanorde.

Oostenrijk.

Op de fabriek van SKODA te Pilsen hebben in tegenwoordigheid van eene officieele Commissie belangrijke schietproeven met nieuw voor de Marine bestemd torengeschut plaats gehad. Het betrof de beproeving van een tot dusver nog niet op de Oostenrijksche vloot voorkomend **snelvuurkanon van 19 cM. L/45**, hetwelk bestemd was voor den achtertoren van den ramkruiser „E" („Maria Theresia"-klasse). Gegarandeerd worden deze kanonnen voor 300 schoten, hetgeen een belangrijk langeren levensduur voorspelt dan de kanonnen van 24 cM. hebben, die maar betrekkelijk weinig meer uitwerking geven.

Aangezien deze kanonnen ook voor middelbaar geschut der 10000 tons slagschepen bestemd zullen worden, welke schepen er alsdan 12 zullen voeren, was de beproeving voor de SKODA-werken van zeer veel gewicht. De proeven leidden tot een volledig succes, zoodat meergenoemde firma met de levering van dit geschut is belast.

(„Ueberall").

Rusland.

Op het Marine-schietterrein te St. Petersburg heeft een officieele beproeving plaats gehad van de door de Engelsche firma BEARDMORE te leveren pantserplaten voor verscheidene slagschepen van het type „Orel".

De plaat van 6 inch dikte werd met 6 inch granaten beschoten, waarbij de trefsnelheden bedroegen 2023, 2032 en 2048 ft./sec. Bij het tweede schot braken de bouten en ontstond een doorgaande scheur. Het derde schot doorboorde plaat en ruggesteun, zoodat de plaat werd **afgekeurd**.

(„The Journal of the R. U. S. I.").

Torpedo's.

Frankrijk.

Bij de verschillende proeftochten, welke de „Marseillaise" ondergaan heeft, werden ook de torpedo's ingeschoten. Omtrent de heklanceerinrichting wordt opgemerkt, dat deze in een onbeschermd gedeelte van het schip geplaatst is, terwijl de torpedo's belangrijke afwijkingen kregen door het trillen van het achterschip. Er wordt nog bij opgemerkt, dat deze lanceerinrichting alleen gebruikt kan worden ingeval men gejaagd wordt en dat, voordat het vijandelijke schip op lanceerafstand gekomen is, zeer waarschijnlijk het onbeschermde achterschip en de gepantserde lanceerinrichting daarbij zoodanig beschadigd zullen zijn, dat er van lanceeren toch geen sprake meer zal zijn.

(„Le Yacht").

De torpedo's welke te Cherbourg door den bliksem ontploft

zijn [1]), bevonden zich in het oostelijke vaarwater naar de haven. Men heeft waargenomen dat de bliksem in zee sloeg, juist boven de torpedo's. Dit vaarwater is ter plaatse niet diep, terwijl de ontstekingskabels bij laag water aan het strand droog komen te liggen. („Le Yacht").

Noorwegen.

De voortgezette proeven met den torpedovirator van Schout-bij-nacht Borressen [2]), hebben goede resultaten opgeleverd en worden nu te Fiume voortgezet in bijzijn van dien Schout-bij-nacht.

Aanbouw.

Nederland.

Aan het 4e pantserschip type „Koningin Regentes", waarvan op 2 Mei j. l. de kiel gelegd is op 's Rijks werf te Amsterdam, is de naam geschonken van „**Marten Harpertsz. Tromp**", ter herinnering aan den luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland M. H. Tromp, die na eene eervolle loopbaan in den zeeslag bij ter Heide, 10 Aug. 1653, aan het hoofd van 's lands vloot strijdende roemrijk het leven liet; onder bepaling, dat ter aanduiding van genoemden bodem, in den dagelijkschen dienst, zoomede in de officieele stukken van den naam „Tromp" zal worden gebruik gemaakt.

Amerika.

Na de op 3 Juni j. l. gesloten inschrijvingen voor de 3 nieuwe pantserschepen van 16000 ton wordt de „**Minnesota**" gebouwd door de Newport News Cy. voor 4.110.000 dollar, de „**Vermont**" door de New York Shipbuiding Cy. voor 4.164.000 dollar en de „**Kansas**" door de Fore River Cy. voor 4.179.000 dollar.

De schepen moeten in 42 maanden gereed zijn.

(„Army and Navy Journal").

De Board on Construction heeft plannen ontworpen voor twee nieuwe slagschepen van 13000 ton, die „**Idaho**" en „**Mississipi**" genoemd zullen worden en die de volgende gegevens zullen hebben:

Lengte: 114.3 M., breedte: 23.4 M., gemiddelde diepgang: 7.5 M.; 10.000 I.P.K., 16.5 à 17 mijl proeftochtsnelheid. Bewapening: zwaar geschut 4 à 30.5 c.M.; middelbaar geschut 8 à 20.3 c.M., 10 à 17.8 c.M.; licht geschut 12 à 7.5 c.M., 6 3 pond kan. en 4 1 pond kan., 2 veldstukken à 7.5 c.M., 8 mitr.

---

1) Zie »Marineblad« 1 Juli '03.

2) Zie »Marineblad« 17e jaargang, blz. 778.

Bescherming: gordelpantser in het midden 22.8 c.M., afnemend voor en achter tot 17.8 c.M., 12.7 c.M. en 10.2 c.M.

Barbettewal 25.4 c.M., torenpantsers 16.5 en 15.2 c.M., centraal kazemat 17.8 c.M., commandotoren 22.8 c.M., munitiekokers 7.6 c.M.

Vergeleken bij de „**Connecticut**" hebben deze ontworpen schepen, wat bewapening betreft, dezelfde hoofdbewapening, uitgezonderd het aantal stukken van 17.8 c.M., dat van 12 op 10 is gebracht.

Daar de lengte van 137 M. op 114.3 M. is teruggebracht, is de secundaire batterij wat lichter dan die op de „Connecticut"; het hoofdverschil bestaat hierbij in een vermindering van 20 tot 12 kanonnen van 7.5 c.M. en van 12 tot 6 3 ponds kanonnen.

De achterste gevechtsmast is weggelaten en het achterschip is laag.

Het gewicht aan pantser zal 3377 ton bedragen of 25 % van de waterverplaatsing tegen 3992 ton of 24 % op de „Connecticut".

Het aantal I.P.K. zal 10000 bedragen in plaats van 16500 op genoemd schip.

Hoewel de kolenberging 1750 ton zal bedragen, in plaats van 2200 ton op de „Connecticut", zullen de nieuwe schepen met 10 mijls vaart ongeveer 5750 mijlen kunnen afleggen tegen 5300 mijl door de „Connecticut".

Admiraal Melville doet dit ontwerp vergezeld gaan van de volgende aanteekening: Hoewel deze schepen ongetwijfeld geheel voldoende krachtig zullen zijn, zouden zij het volgens mijne meening zeer veel meer zijn, wanneer men ze meer vaart gaf, daar ik niet inzie dat een zeer zware bewapening, een daarbij vergeleken geringe vaart en geringe kolenberging met slechts 22.8 c.M. pantserdikte de best mogelijke combinatie is. De waterverplaatsing, begrensd tot 13000 ton, maakt het moeilijk, zoo niet onmogelijk, om een in alle opzichten bevredigend slagschip, dat op de hoogte van den tijd is, voort te brengen.

Duitschland.

Wegens beperkte ruimte en stroom werd de kruiser „Bremen" den 9den Juli te Bremen met de breede zijde te water gelaten. Het gewicht van den romp (waterballast en sleden inbegrepen) bedroeg ongeveer 1400 ton. De romp rustte op 21 sleden. Kort voor het te water laten werden de laatste stapelblokken, waarop het schip gedurende den bouw gelegen had, weggeslagen, zoodat het geheele gewicht op de 21 met zeep gesmeerde sleden rustte, die met trossen aan de helling bevestigd waren. Deze 21 trossen werden gelijktijdig door 21 valbijlen gekapt.

(„Schiffbau").

Engeland.

De admiraliteit heeft den bouw bevolen van vier nieuwe **scouts** en wel bij ieder der vier volgende fabrieken een schip: VICKERS SONS en MAXIM te Barrow, LAIRD BRS te Birkenhead, W. ARMSTRONG en Co. te New Castle en FAIRFIELD Shipbuilding Co. te Glasgow. De nieuwe scouts zullen van hetzelfde type zijn als de bij de genoemde firma's reeds gebouwde schepen, alleen zullen zij uit sterker materiaal worden samengesteld.

(„Schiffbau").

De pantserschepen type **„King Edward VII"** krijgen geen gegevechtsmasten, daar de admiraliteit van oordeel is, dat het voordeel van eenige hoogopgestelde, lichte stukken in geen verhouding staat tot het zware gewicht der masten.

(„Rundschau").

Rusland.

Omtrent zes nieuw te bouwen pantserschepen van 16000 ton waterverplaatsing meldt „Schiffbau" de volgende gegevens. Zij zullen van een vergroot type „Borodino" zijn. De hoofdbewapening zal bestaan uit 4 kanonnen van 30.5 c.M. in twee draaibare torens met 28 c.M. pantserdikte, en uit 12 kanonnen van 20.5 c.M., die paarsgewijze in torens met 15.2 c.M. pantserdikte worden opgesteld. De torens worden zoodanig geplaatst, dat 8 kanonnen van 20.5 c.M. recht vooruit kunnen vuren.

De schepen worden 133 M. lang, 24.5 M. breed en zullen een diepgang hebben van 7.9 M. Met 18000 I.P.K. moet de snelheid 18 mijlen bedragen. Twee dezer schepen krijgen BELLEVILLE-ketels en twee NICLAUSSE-ketels.

Te St. Petersburg zijn twee torpedobooten van een nieuw type in aanbouw. Het zijn kleine torpedobooten met een veranderlijke waterverplaatsing; behalve met den gewonen diepgang kunnen zij ook bijna geheel ondergedompeld varen, wat hunne bescherming en onzichtbaarheid ten goede komt. De bemanning zal bestaan uit 1 officier, twee man machinekamerpersoneel en drie man voor de bediening der torpedo's. („Rundschau").

Spanje.

Het programma van aanbouw is door de regeering vastgesteld. Het strekt zich uit over een tijdvak van 20 jaren en vordert een totale uitgave van ongeveer 340 millioen gulden. Het omvat den aanbouw van 7 pantserschepen van 19 mijl snelheid, drie kruisers van 22 mijl, drie eclaireurs van 25 mijl, 24 torpedobootjagers, eenige onderzeesche booten, opleidingsschepen en vaartuigen voor bijzondere doeleinden. („Schiffbau").

Aanbouw.

Natie.	Type schip.	Naam.	Water-verplaatsing.	Afmetingen.			Pantser in cM.			
				Lengte.	Breedte.	Diep-gang.	Gordel	Dek.	C° toren.	Geschut-toren.
Amerika	instr.	Cumberland	1800	53.6	13.7	5	—	—	—	—
id.	schip	Intrepid								
id.	kn.-bt.	Dubuque	1085	53	10.7	—	—	—	—	—
id.		Paducah								
Duitschland	p. kr.	Roon (Ersatz Kaiser)	9600	123	20.4	7.3	10.6	6	10	15
id.	kn.-bt.	Eber (B)	980	62	9.7	3.1	—	—	—	—
id.	riv.-kn.-bt.	Tsingtau	200	54	8	—	licht gepantserd			
id.	kr.	Bremen	3200	103.8	13.2	5	—	—	—	—
id.	kr.	Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—
Engeland	p.s.	King Edward VII	—	—	—	—	—	—	—	—
id.	p.s.	Dominion	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankrijk	p. kr.	Jules Ferry	12550	—	—	—	—	—	—	—
id.	t.b.j.	Bombarde	307	—	—	—	—	—	—	—
id.	p. kr.	Jules Michelet	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal	kn.-bt.	Patria	630	—	—	—	—	—	—	—
Rusland	b. kr.	Kagul	6675	134	16.6	6.25	—	7—1	14	12.7
id.	kr.	Almaz	3000	110.5	13.2	5.3	—	5	—	—
id.	transp. schip	Wolga	—	—	—	—	—	—	—	—
id.	t.b.j.	Zavidnji	350	—	—	—	—	—	—	—
	id.	Zavetnji								
Turkije	kr.	Abdul Medjidië	3250	91.4	12.8	4.87	—	7.5—3	—	—

Aanbouw.

Middelb. geschut.	Bewapening.	Vaart.	Bemanning.	Bijzonderheden.
–	6 à 10 cM.; 4 zespnd. en 2 1 pnd. k.; 2 mitr.	–	336	Barkstuig, electrisch verlicht.
–		12	–	In aanbouw; 200 ton kolenberging.
10	4 à 21 cM.; 10 à 15 cM.; 12 à 8.8 cM.; 10 à 3.7 cM.; 4 mitr.; 4 lanc.-inr., waarvan 3 o. w.	21	600	27 Juni te Kiel te w. gel. op de Keizerlijke werf. 19000 I.P.K., 3 schroeven, 16 Dürr-ketels.
–	2 à 10.5 cM.; 8 à 3.7 cM. en 6 mitr.	13.5	125	6 Juni te w. gel. 1300 I.P.K., 4 Schulz Thornycroft-ketels, 240 ton kolenberging.
–	1 à 8.8 cM.; 1 à 5 cM.; 3 mitr., waarvan 1 in een gevechtsmars.	13.5	53	1400 I.P.K., 2 schroeven; kan ongeveer 2000 mijlen met 12 mijls vaart afleggen.
–	10 à 10.5 cM.; 10 à 3.7 cM.; 4 mitr.; 2 lanc.-inr. o. w.	22	280	9 Juli te Bremen te w. gel., 10000 I.P.K., 10 waterpijpketels, 5000 mijl, 800 ton kolen.
–	–	–	–	25 Juli op de Vulcanwerf te w. gelaten.
–	–	–	–	23 Juni te Devonport te w. gel., 14 Babc. en Wilc.-ketels en 6 cyl. ketels.
–	–	–	–	1 Sept. te w. gel. bij Vicker Son and Maxim.
–	–	22	–	28 Aug. te Cherbourg te w. gel.
–	–	–	–	26 Juni te Hâvre te w. gel.
–	–	–	–	Te Lorient op stapel gezet.
–	4 à 10 cM.; 6 à 3.7 cM.	15	–	Te water gelaten.
–	12 à 15 cM. (waarvan 2 in den voor- en 2 in den achtertoren); 12 à 7.5 cM.; 4 à 4.7 cM.; 6 mitr.; 4 lanc.-inricht., waarvan 2 o. w.	23	550	2 Juni te Nicolajef te w. gelaten, 19500 I.P.K., max. kolenberging 1100 ton.
–	6 à 12 cM.; 1 à 6.5 cM.; 8 à 4.7 cM.; 2 à 3.7 cM.; 2 mitr.; 5 lanc.-inr. o. w., waarv. 1 achteruit en 2 aan beide zijden.	–	–	Te water gelaten, 18000 I.P.K., 16 Belleville-ketels, 560 ton kolen.
–	–	–	–	16 Juni te St. Petersburg op stapel gezet.
–	—	26	–	Te water gel. te Nicolajef en bestemd voor de Zwarte Zee.
–	2 à 15.2 cM. (1 voor- en 1 achteruit); 8 à 12 cM.; 6 à 4.7 cM.; 6 à 3.7 cM. en 2 lanc.-inr.	22	–	25 Juli bij Cramp te Philadelphia te w. gelaten, 2 vert. triple-exp. mach., 12000 I.P.K., 18 Niclausse-ketels, 600 ton kolenvoorraad.

Proeftochten en Stoomwezen.

Nederland.

De oorzaak van het breken eener krukas.

Bijgaande photo stelt de krukas van de middelbare-drukmachine voor, die aan boord van een der tusschen Nederland en Amerika varende Nederlandsche stoomschepen eenige dagen voor het schip zijne bestemming bereikte, brak.

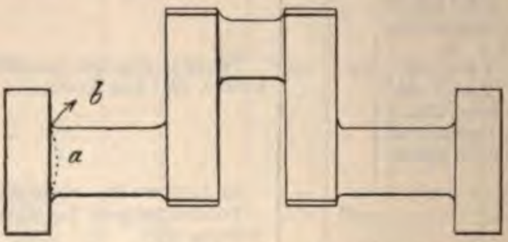
Opmerkzaam gemaakt door een voortdurend krakend geluid bij de koppelschijf, nam men daaruit eenige koppelbouten, om die schijf te kunnen onderzoeken. Door dit onderzoek werden in de nabijheid der gaten scheuren ontdekt, die tot op het hart van de as doorgingen. Bij onstuimig weder werd toen op zee de zich aan boord bevindende waarlooze krukas ingelegd, waarmede de reis zonder stoornis werd vervolgd.

In Nederland aangekomen zijnde, werd de oude as voor een verder onderzoek afgegeven aan de fabriek van Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord" te Rotterdam. Aldaar werd de as onder het valblok gelegd en brak de koppelschijf reeds dadelijk geheel af, waarbij bleek dat die schijf alleen nog maar met de as verbonden was geweest met de witte puntjes, die in de photo duidelijk te zien zijn.

Verder was bij *a* (zie figuur), daar waar de schijf met de as een stuk moest uitmaken, eene komvormige holte van ± $1^1/_2$ Eng. dm. = 38 mM.

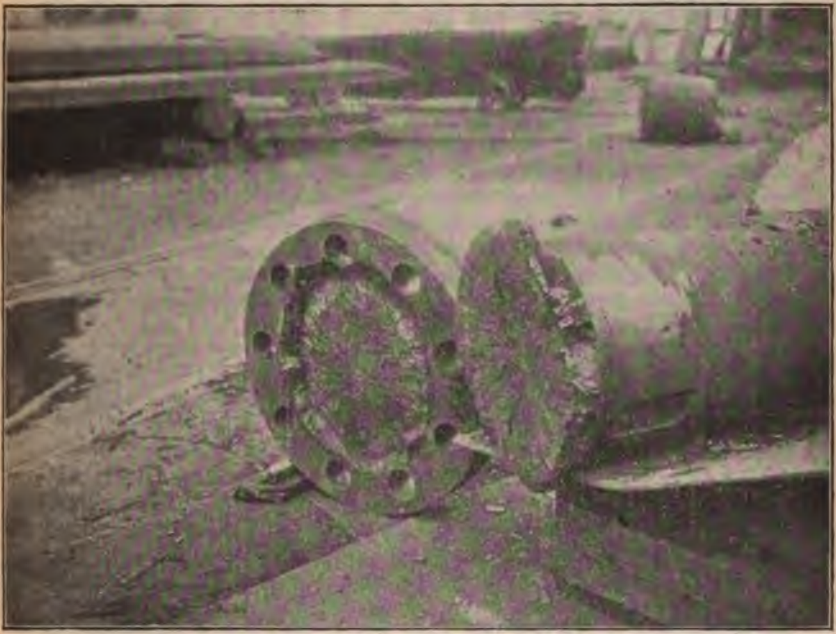
Het mocht niet gelukken om door middel van het valblok de koppelschijf aan het andere einde van de as los te maken of af te breken.

Ware de schijf bij den bouw los tegen de as aangesmeed geweest, dan zou de oorzaak dezer fout gemakkelijk te verklaren zijn; immers het vermoeden lag dan voor de hand dat de schijf bij *a* niet goed aangeweld geweest was, waardoor bij het verdere afwerken van de as de holte is ontstaan, vooral bij het innemen van de rondingen bij *b*. Het is echter niet aan te nemen dat eene dergelijke werkmethode bij den aanmaak is gevolgd;



met meer recht kan hier worden verondersteld, dat reeds bij den aanvang eene losse plaats in het materiaal aanwezig was. Wordt in een dergelijk geval de as in den ronden vorm gesmeed, dan scheuren de ijzervezelen bij die losse plaats steeds verder

af en door het bijwerken van de rondingen bij *b*, geholpen door het op maat rekken van de as zelve, wordt de holte bij *a* steeds grooter.



Bij holle assen wordt een dergelijk gebrek bij den aanbouw ontdekt, wat op zich zelve reeds een reden is om daaraan de voorkeur te geven, want moge een ongeval nu nog tijdig voorkomen zijn, nog altijd behoort het breken van assen tot een van de gevaarlijkste ongelukken en slechts zelden wordt men daarvan, zooals in dit geval geschiedde, te voren tijdig gewaarschuwd.

In de „Ingenieur" van 18 Juli 1903 bespreekt de gepensionneerde kapt. ter zee, oud-inspecteur van 's Rijks Stoomvaartdienst J. H. Beucker Andreae nogmaals de ook bij onze marine zoo welbekende en gevreesde ziekte „Vertering van condensorpijpjes en van pijpleidingen". Op dit belangrijk opstel, waarvan hier een kort overzicht volgt, meenen wij in het bijzonder de aandacht te moeten vestigen.

Ten einde aan te toonen dat de technici het in enkele opzichten nog niet volkomen eens zijn over de oorzaken dier vertering, begint de kolonel een overzicht te geven van eenige

lezingen en discussiën over maatregelen, genomen door sommige stoomvaartmaatschappijen tegen dat verteren.

Met niet gering genoegen ontwaren we daaruit dat het rapport te dier zake van onzen landgenoot Prof. COHEN uit Utrecht ook in het buitenland de aandacht heeft getrokken en zeer waardeerend besproken is.

Blijkt uit de lezingen al dat de heer STEWART meent, dat de verteringen noch bij enkel noch bij dubbeldraadssysteem aan electrolitische werking mogen worden toegeschreven, en de oorzaak daarvan grootendeels aan zuren en onreinheden in het circulatiewater gelegen is, zoo zien we toch ook dat andere gezaghebbenden, zooals bijv.: Mr. MILTON, daar lijnrecht tegenover staan, ten minste wat het eerste gedeelte betreft.

Met de meening dat aanhoudende en goede circulatie door de condensors het verteren tegengaat, zijn ongeveer alle hoofden van machinekamers het eens, reeds lang is het zelfs op vele schepen gewoonte de *in-* en *uitlaat*-circulatiekleppen zooveel mogelijk geopend te houden.

Maar dat zuurhoudend of bedorven water verterend op koper werkt is overbekend, reeds in de jaren 1760—1780 werd door de Engelsche Admiraliteit de hulp ingeroepen van Sir HUMPHRY DAVY om een middel te bedenken waardoor het verteren der koperen huidbedekkingen van de schepen die in Afrika veel bij de riviermondingen vertoefden kon worden tegengegaan, welk middel genoemde geleerde meende te hebben gevonden in zijne bekende electro-chemische theorie.

Ook is nu afdoende bewezen dat zelfs zeer zwakke electrische stroomen bijzonder verterend werken op in zeewater gedompeld koper en dat tin in de koperlegeeringen beschermend werkt, terwijl er verder nog aan wordt herinnerd dat lucht in het zeewater mede een der verterende oorzaken is. Dit laatste ziet men vooral bevestigd door het feit dat schroefbladen het meest verteren aan de uiteinden, d. i. aan die gedeelten welke het meest in met lucht vermengd water werken.

Het toepassen van condensorpijpjes van grooter metaaldikte, eene handelwijze die wel eens gevolgd wordt, schijnt ons een zeer weinig afdoend middel toe, daardoor wordt toch noch de zoogenaamde „*decay*" noch de „*corrosion*" tegengegaan.

Vrij eenstemmig blijken de meeningen dat onder de goede middelen tegen het verteren gerekend moeten worden; *het vertinnen of vernikkelen der condensorpijpjes*; het vervaardigen dier pijpjes van zoogenaamd *Benedict-nikkel*, (een mengsel van ± 84.5 koper, 15.2 nikkel, 0.3 ijzer); het ophangen van zink, geïsoleerd in de dekselruimte en in electrisch contact met de tubeplaat van de andere zijde (denkbeeld Prof. COHEN); het toepassen van gegalvaniseerd ijzeren zoutwaterleidingen en het vervangen der metalen klepkasten dier leidingen door gegoten ijzeren, waarbij tevens de zittings deugdelijk vernikkeld moeten zijn; het, waar dit mogelijk is, inwendig vertinnen der circulatiepijpen of wel deze bedekken met eene beschermende isoleerlaag, die niet oplosbaar is

en aanleiding tot verstoppingen kan geven. (Een bij onze marine tegenwoordig gebruikelijk mengsel van India-rubber en pek schijnt goed te voldoen).

Na er nog eens op te hebben gewezen dat ook bij onze marine nog steeds de aandacht op deze kwestie gevestigd blijft en de adviezen van Prof. COHEN worden gevolgd, eindigt de kolonel aldus:

„De mededeelingen over dit onderwerp besluitende, komt „het mij geoorloofd voor er op te wijzen, dat de uitkomsten „der onlangs in het buitenland bekend gemaakte onderzoekin-„gen en de ervaring aldaar in den laatsten tijd gepubliceerd „omtrent de hier behandelde ziekte, zoover zij gaan, over het „algemeen overeenkomen met de uitkomsten door de onder-„zoekingen ruim twee jaren geleden door Prof. COHEN bekend „gemaakt en dat de toepassing hier te lande van een of meer „der door hem aan het slot van zijn rapport aangegeven be-„schermingsmiddelen voorloopig reeds zeer gunstige uitkomsten „heeft opgeleverd".

Amerika.

Door den nu gepensionneerden schout-bij-nacht GEORGE W. MELVILLE, gewezen chef de Bureau „Stoomwezen", werd ten opzichte van **„Stoomturbines"** het navolgend schrijven, d.d. 6 Aug. 1903, tot den secretaris der Marine gericht.

Sir.

1. Beleefd verzoek ik U dat een der nieuwe marineschepen van niet meer dan 5000 ton waterverplaatsing, bij voorkeur van de scout- of snelle-kruiserklasse, worde uitgerust met stoomturbines in plaats van gewone machines.
2. De reden die ik voor deze aanbeveling heb, is, dat de stoomturbine den proeftijd nu te boven is en verschillende schepen waarin zij werden geplaatst, meer in het bijzonder snelvarende passagierbooten, bewezen hebben bijzonder te zijn geslaagd.
3. Een der eerste voordeelen waarop de turbines aanspraak kunnen maken, is dat de gewichten daarvan belangrijk minder zijn dan die van gewone machines. Wel is waar bedraagt die gewichtsvermindering veel minder dan gewoonlijk wordt verondersteld, daar bij turbines dezelfde stoomketels, condensors, pompen en andere hulpwerktuigen als vroeger gebruikt moeten worden en bestaat de besparing alleen in de mindere zwaarte van machines, assen en voortstuwers, doch dit is dan toch nog voor schepen met een groot vermogen eene zaak van ernstige overweging bij de keuze der machines.

   Maar naar mijne meening zijn er nog andere voordeelen, belangrijker dan gewichtsbesparing, aan de turbines eigen, waarvan hier eenigen mogen volgen.
4. Een stoomturbine is, gelijk bekend is, in theorie en ont-

werp de eenvoudigste van alle motoren, daar zij alleen bestaat uit een draaiende as waarop een schijf is gespied, waaraan de zoogenaamd bewegende schoepen bevestigd zijn. Deze as met schijf draait in een cylinder met vaste schoepen en steunt in twee draagmetalen, die ter weerszijden aan den cylinder bevestigd zijn.

De stoom komt aan de eene zijde in den cylinder, blaast tusschen de schoepen door en verlaat den cylinder aan de andere zijde om door een afvoerpijp naar den condensor te worden geleid.

De twee draagmetalen voor de as zijn de eenige wrijvende oppervlakken in den motor en daar er geen kleppen, schuiven of heen en weergaande deelen zijn die kunnen slijten of lekken of smering noodig hebben, wordt slechts weinig zorg vereischt als de turbine te werk gesteld is en ontstaan geen stoomlekken of verliezen door slijtage met een daaruit volgend vermeerderd steenkolenverbruik. Wanneer de ketels opkoken, een der hoofdoorzaken van averijen in machines met heen- en weergaande deelen, ontstaat bij de turbines geen schade, daar de natte stoom of het water eenvoudig verspreid en doorgeblazen wordt.

5. De hoofdbezwaren die tot heden tegen het gebruik van turbines bestonden, waren het groote stoomverbruik en het buitensporig groot aantal omwentelingen dat zij moeten maken. Dit moge vroeger waar geweest zijn, doch tegenwoordig hebben zorgvuldig genomen proeven afdoende bewezen, dat de hedendaagsche turbine niet meer stoom verbruikt dan de beste gewone machine, wanneer beiden althans het volle vermogen ontwikkelen. Wel neemt met minder vermogen het kolenverbruik p. u. p. I. P. K. snel toe, doch dit geldt voor beide soorten machines en is voor de turbine niet meer dan voor de gewone machine. Echter kunnen de tegenwoordige turbines met een matig aantal omwentelingen vrij zuinig werken.

6. Het verdient bijzondere aandacht dat bij de turbine geen inwendige deelen aan slijtage onderhevig zijn en daardoor stoomverlies kunnen veroorzaken, waardoor de eenmaal verkregen bezuiniging met deze werktuigen voortdurend dezelfde zal blijven.

7. Een ander punt, dat zeker den machinist in het bijzonder aangaat en ook in vele gevallen de waarde van het schip verhoogt, is dat de afwezigheid van inwendig wrijvende deelen ook smeerstoffen onnoodig maakt, dat wil zeggen dat er geen cylinderolie in de condensors kan komen, om later op de vlampijpen neer te slaan met de bekende gevolgen van putten der pijpen of oververhitten der verwarmende oppervlakken.

8. Met een turbine worden weinig of geen voorzorgen vereischt bij het aanzetten of omkeeren der beweging en deze werkzaamheden kunnen worden volbracht in den tijd die noodig is voor de behandeling der daartoe dienende kleppen.
9. De beweging der turbines wordt tegenwoordig omgekeerd door een afzonderlijk stel schoepen enz., waarin de stoom, als dit noodig is, wordt toegelaten.
10. Daar de voortstuwers die bij turbines worden gebruikt, veel kleiner diameter hebben dan die voor gewone machines, zoo zijn de uiteinden van de bovenste bladen dieper ondergedompeld en bestaat er veel minder kans van doorslaan der machines bij stampend schip. Komt nochtans doorslaan voor, dan is er veel minder kans van beschadiging of averij dan bij eene gewone machine.
11. Door de turbine wordt geen of weinig trilling veroorzaakt en de trilling der voortstuwers wordt door hun kleine afmetingen aanmerkelijk verminderd. Door deze afwezigheid van trillen en het goed gebalanceerd zijn der machinedeelen, kunnen de machine-fundeeringen lichter zijn.
12. De afwezigheid van alle inwendig wrijvende deelen maakt het mogelijk hoog oververhitten stoom te gebruiken, wat met de gewone machines niet mogelijk is; dit zal zeker in niet geringe mate bijdragen tot de zuinige werking der turbines. Daar de meeste waterpijpketels zeer geschikt zijn voor het gebruik van superheaters, is het zeer waarschijnlijk dat de invoering van turbines spoedig gevolgd zal worden door het gebruik van superheaters voor marinedoeleinden.
13. Daar iedere turbine slechts twee draagmetalen heeft, zoo kan daarbij niets uit de lijnen geraken, terwijl bij gewone machines minstens vier draagmetalen zuiver in de lijn gehouden moeten worden en de heen en weergaande deelen steeds loodrecht op de hartlijn moeten blijven werken.
14. De afwezigheid van alle werkende deelen, met uitzondering van enkele zeer eenvoudige, in het bijzonder de afwezigheid van draaipunten en wrijvende oppervlakken in stoompassages brengt onderhoudsarbeid en kosten tot een minimum.
15. Bij de turbines kan de olie in de metalen worden gepompt zonder dat ze met den afgewerkten stoom in de condensors kan komen. Daar dezelfde olie, na door serpentijnen waardoor koud water stroomt, te zijn afgekoeld, weer gebruikt kan worden, zoo heeft geen merkbaar verlies daarvan plaats.
16. Vele redenen die voor het gebruik van turbines pleiten zou ik hier nog kunnen bijvoegen; kortheidshalve zal ik

dit echter laten, daar ik meen dat het voorgaande voldoende is om mijne aanbeveling te rechtvaardigen. De geschiktheid om hoog oververhitten stoom te gebruiken, de weinige bewegende deelen en de gemakkelijkheid van de behandeling zijn reeds voldoende om het gebruik van turbines te wettigen.

17. Ik wijs er nog op dat ik het gebruik van turbines alleen aanbevolen heb in een schip van matige afmetingen; dit is niet omdat ik er geen vertrouwen in heb, maar ik geloof dat het beter is de voortstuwingswerktuigen van slagschepen en groote kruisers nog niet te veranderen, alvorens aanhoudende proeven genomen zijn en lange ondervinding met deze motors is verkregen op kleiner en minder belangrijke schepen.

18. Daar deze zaak mij zeer belangrijk toeschijnt, zoo verzoek ik U beleefd haar aan **the Board on Construction** voor te leggen om het gevoelen daarvan in te winnen.

Uw dw. dienaar,
GEORGE W. MELVILLE.
Engineer in Chief U. S. N. Chief of Bureau.

The Naval Board on Construction heeft op aanbeveling van den schout-bij-nacht MELVILLE goedgekeurd dat eene proef zal worden genomen met turbine-machines in een scout. Tevens is den secretaris MOODY goedkeuring verzocht om een crediet aan te vragen van 300,000 dollars voor den bouw van een schip van ongeveer 5000 ton, dat uitgerust zal worden met turbines van een beproefd model. De plannen voor een scout van de vereischte afmetingen zijn geteekend en goedgekeurd door the Board on Construction. („Army and Navy" 29 Aug. 1903).

De schout-bij-nacht MELVILLE heeft zijn zestienjarige loopbaan als chef de bureau Stoomwezen op waardige wijze besloten door eene reeks zeer belangrijke proefnemingen over de waarde van vloeibare brandstof, als brandstof voor stoomketels. Gedurende de proeven werd de brandstof, onder druk, vermengd met heete lucht of stoom in de vuren gespoten, terwijl verschillende fabrikanten en officieren-machinist werden geraadpleegd over de wijze om de brandstof te verstuiven en den besten verstuiver.

Er zullen wel eenige maanden noodig zijn om het rapport over de proeven samen te stellen, doch het kan als zeker worden aangenomen dat schout-bij-nacht MELVILLE het rapport gereed zal hebben, voor hij zijn dienst in Augustus a. s. aan zijn opvolger overgeeft.

(„Army and Navy Journal", Juni 1903).

Wij brengen hier de proeven met vloeibare brandstof en brandstof-verstuivers aan het Marine-etablissement te Soerabaja in 1897—'98, die velen onzer lezers niet onbekend zullen zijn, in herinnering. (RED.)

De Commissie die benoemd was om een onderzoek in te stellen naar de ketelaverijen aan boord van de „**Maine**" heeft haar verslag uitgebracht, wat met uitzondering van het besluit, openbaar gemaakt is. De „**Maine**" heeft 24 NICLAUSSE-ketels, welke in groepen van 8 gerangschikt waren. Een aantal pijpen waren gescheurd en doorgebogen, dat, aanvankelijk o. a. aan de groote trillingen, die het schip bij de beproeving van het zware geschut ondergaan had, toegeschreven werd, eene meening waarin de Commissie echter niet medegaat. Ook bij de veronderstelling van den bij het onderzoek aanwezigen fabrikant (WM. CRAMP AND SONS), dat de beschadigingen aan watergebrek en onoordeelkundige behandeling zijn toe te schrijven, sluit de Commissie zich niet aan.

Het kraken of scheuren van drie en het doorbuigen van een groot aantal andere pijpen is ontstaan door oververhitting, wat slechts door onregelmatige en telkens onderbroken watercirculatie mogelijk was; over de oorzaken waardoor dit ontstaan zou zijn, spreekt de Commissie zich niet uit. Het is gebleken dat sedert de indienststelling geen kunstmatige trek is gebezigd, dat de beschadigingen na het onmiddellijk gevolgde afzetten van den druk niet toegenomen zijn en dat het personeel voltallig en toereikend was. Door de Commissie werden een aantal verbeteringen aan de in reparatie komende ketels aangegeven, in het bijzonder aan waterpeiltoestellen, klepkasten en vuurdeuren. Zij is verder van oordeel dat in dit type ketels met de uiterste zorg moet worden gestookt en bijgevoed en dat een plotseling vermeerderen van kracht, waardoor dan op eens eene grootere hoeveelheid stoom noodig is, vermeden moet worden.

Dit laatste laat zich echter niet steeds met de eischen van den dienst vereenigen en dat keteltype is het beste dat hiervoor het minst gevoelig is en het best drogen stoom levert. Verondersteld wordt, dat de Commissie in het niet openbaar gemaakte gedeelte van haar rapport de verdere toepassing van NICLAUSSE-ketels ontraadt.

Daar het bericht niet aangeeft in welk gedeelte van de ketels zich de beschadigde pijpen bevonden, zoo is geen bepaald oordeel te vellen over de oorzaken der averijen. Uit de omstandigheden schijnt echter te blijken dat de behandeling der ketels niet altijd zeer zorgvuldig is geweest.

(„Marine Rundschau", Juli 1903).

Door „**The Crescent Shipyard Company**" te Elisabethport in New-Jersey, is voor rekening van het gouvernement der Vereenigde Staten de 1e klasse torpedoboot „**Nicholson**" (type „O'Brien") gebouwd, waarvan hier de voornaamste bijzonderheden volgen:

lengte op de waterlijn . . . . . . 53.35 M.
breedte . . . . 5.18 „
hoogte op het grootspant . . . . . 4.11 „
waterverplaatsing bij 1.97 M. diepgang 220 ton.

De steven is van staal, op het dek zijn twee blokhuizen (commandotorens) voor den commandant geplaatst, een vóór en

een achter; de voorlijke is beschermd door een pantsering van nikkelstaal van 12 mM. dik.

De „**Nicholson**" is voorzien van twee schroeven, die bewogen worden door direct werkende vertikale triple-expansie-machines, ieder met twee lage-drukcylinders. De cylinders hebben de navolgende afmetingen:

diam. H.D. cyl.	0.45 M.
„ M.D. „	0.67 „
„ L.D. „	0.68 „
slaglengte	0.45 „
aantal omwentelingen	330 „
I.P.K.	± 4000
stoomdruk	17.5 KG. p. cM²
vaart	25 mijlen.

De machines zijn achter elkander geplaatst in afzonderlijke waterdichte afdeelingen. De stoom wordt ontwikkeld in drie waterpijpketels, geplaatst in waterdichte afdeelingen die door dwarsschotten vóór en achter de machines worden gevormd; het R.O. = 14.75 □ M., V.O. = 316 □ M. De kolenvoorraad van 57 tonnen wordt geborgen in langs de machines gebouwde zijruimen, die deze tevens beschermen.

De bewapening van de „**Nicholson**" bevat drie WHITEHEAD-lanceerinrichtingen op pivots op het bovendek (3.55 cM.), een vóór en twee in het midden; drie snelvuurkanonnen, waarvan twee vooruit, een aan S.B. en een aan B.B. en het derde achteruit in de centrale lijn.

Op het voorste blokhuis is een projecteur opgesteld.

Gedurende de volle-krachtsproef op de gemeten mijl heeft de „**Nicholson**" 25.75 mijl behaald. Denzelfden dag waarop de volle-krachtsproef plaats had, werd, nadat de machines geïnspecteerd en in goeden staat bevonden waren, ook de proef van het grootst vol te houden vermogen genomen, waarvoor een aantal omwentelingen werd verkregen, dat volgens het diagram overeen kwam met eene vaart van 24.5 mijl, terwijl daarvoor slechts 24 mijl vereischt werd. („Le Yacht", Juli 1903).

Duitschland.

Proeftochten Zr. Ms. kruiser „**Arcona**".

Deze kruiser is door de „Weser Aktiengeselschaft" te Bremen volgens dezelfde constructie-voorwaarden die voor den kruiser „**Frauenlob**" gesteld waren, gebouwd (zie „Marineblad" 6 Juli 1903) en na goeden afloop der proeftochten door de marine overgenomen.

Tot het verkrijgen van vergelijkings-cijfers werd aan de schroeven voor deze proeftochten een spoed van 4.8 M. in plaats van 5 M. zooals voor de „**Frauenlob**", gegeven.

De zes-uurs tocht met geforceerden trek met een gezamenlijk vermogen der machines van 8587 I.P.K., 163.7 omw. en 38.5 mM. luchtdruk onder de roosters liep zeer goed af.

Bij de gehouden kolenproef met een voorgeschreven ver-

mogen van 1200 I P.K. en natuurlijken trek, werd een kolenverbruik van 0.897 KG. p. u. p. I.P.K. verkregen.

De 24-uurs kolenproef met een voorgeschreven vermogen van 5600 I.P.K., gaf voor 145.7 omw. 5727 I.P.K., 19 mM. luchtdruk en 0.9 KG. p. u. p. I.P.K. Na deze kolenproef werd nog 67 uur zonder stoornis met hetzelfde vermogen gestoomd.

Ten slotte werd nog langs de gemeten mijl gestoomd, waarbij de navolgende gemiddelde uitkomsten werden verkregen:

Omwentelingen .	161.1	148.0	119.25	88.0
I.P.K.	8291	5881	3165	1318
Vaart	21	19.545	15.95	12.04

(„Marine Rundschau", Aug. 1903).

Engeland.

Vloeibare brandstof.

Aan boord van de slagschepen „**Mars**" en „**Hannibal**", waar het halve aantal ketels ingericht was tot het gemengd stoken van residu en steenkolen, zullen nu de vuren van alle ketels worden gewijzigd voor het stoken van deze brandstof. Dit zal echter pas geschieden in den a.s. winter, als die schepen op de werf komen. De proeven hebben bewezen dat met deze wijze van stoken wel is waar de rook niet vermindert, doch dat met betrekking tot de snelheid en werkingssfeer belangrijke voordeelen worden verkregen.

Vergelijkende proeftochten.

De kruisers 1e klasse „**Spartiate**" en „**Europa**" vervoerden niet lang geleden het personeel ter aflossing voor de schepen „Ocean", „Algerine", „Rosoria" en „Waterwich" in Oost-Azië.

De „Spartiate" behield op de reis naar Hongkong gemiddeld 13 mijlen tegen 10 mijlen voor de „Europa" en gebruikte daarbij 700 ton minder steenkolen. Op de terugreis volbrachten deze schepen zeer uitvoerige vergelijkingsproeftochten, zooals tot nog toe in tropische vaarwaters niet gemaakt werden.

De „Spartiate" maakte op het traject Hongkong-Singapore een 40-uurs tocht, waarvan 8 uur volle kracht met 18000 I.P.K. en 20.5 mijl en 32 uur met 11000 I.P.K. en 19 mijl, terwijl de overige afstand met een snelheid van 13—14 mijlen werd afgelegd. De geheele afstand van 1500 mijlen werd door de „Spartiate" in 96 uur doorloopen, zijnde tot nog toe de best bekende snelheid voor een oorlogsschip. Het kolenverbruik bedroeg voor de volle kracht 0.9 KG. en voor de overige 32 uren 0.81 KG. p. u. p. I.P.K.

Na twee dagen oponthoud te Singapore en het innemen van 800 ton steenkolen aldaar, werd nog een 60-uursproeftocht naar Colombo ondernomen. Daarbij werd 8 uren gestoomd met 18000 I.P.K. en 20.5 mijlen, 52 uren met 19 mijlen en 20 uren met 13 mijlen, terwijl de overige uren met 15 mijlen vaart werden afgelegd, waardoor het traject van 1600 mijlen tusschen Singapore en Colombo in 97 uren afgevaren werd. Dit is een even gunstig

resultaat als op den voorgaanden tocht, wat des te opmerkelijker is omdat te Singapore gewoonlijk Welsch-kolen ingescheept worden, welke zooals bekend is, in de tropen spoedig in waarde verminderen. Tusschenbeide steeg de temp. in de machinekamers tot 38° C. en in de ketelruimen tot 49° C. bij eene temp. van 32° C. aan het dek. Hoewel van het machinekamerpersoneel veel gevorderd werd, kwamen geen ongevallen voor.

De „Europa" begon van uit Hongkong een 40-uurs tocht met volle kracht, doch door het warmloopen van metalen en het aan boord hebben van nieuw ongeoefend personeel, moest de volle-krachtsproef worden opgegeven en werd met $^4/_5$ van het vermogen d. i. met 9000 I.P.K. en 18 mijlen gevaren, waarbij het kolenverbruik 1.08 KG. p. u. p. I.P.K. was.

Te Singapore werden 700 ton steenkolen ingenomen en twee dagen gewacht, waarna een 60-uurs proeftocht ondernomen werd.

Hiervan werden 8 uren met 16300 I.P.K. en 52 uren met $^3/_5$ van het vermogen afgelegd, wat theoretisch eene vaart van 20 tot 18 mijlen gegeven zou hebben; de overige tijd werd met 13.8 mijl vaart afgelegd, waardoor men voor den terugtocht voor het geheele traject 104 uren noodig had. Het steenkolenverbruik was voor den 8-uurs tocht 1.035 KG. p. u. p. I.P.K. Het groote waterverlies aan de BELLEVILLE-ketels eigen, deed zich niet voor, in dit opzicht hield de „Europa" zich beter dan de „Spartiate", daar de „Europa" 20 ton per dag gebruikte tegen 24 ton voor de „Spartiate".

Kolenladen.

De kruiser „**Diana**" nam te Malta van het kolenschip „**Rosaria**" 770 ton kolen over, met een gemiddelde van 115 ton per uur. Het kolenladen begon te 5^u15^m des morgens en duurde met oponthoud van een uur voor ontbijt en een uur voor middageten tot 1^u55^m des middags, dat is $6^2/_3$ uur.

(„Mitteil.", Aug. 1903).

Volgens de nieuwe bepalingen moeten de nieuwe torpedobooten voor de overname in plaats van **een drie**-uurs, **twee vier**-uurs volle-krachtsproeven maken.

(„Marine Rundschau", Aug. 1903).

De gepantserde kruiser „**Essex**" heeft den 26^{en} Mei te Plymouth eene acht-uurs proeftocht gehouden die, naar men zegt, tengevolge van de slechte kwaliteit der steenkolen onvoldoende is geweest, daar niet meer dan 21000 I.P.K. konden worden ontwikkeld. Overigens is er sprake van dat voordat de proeftochten worden herhaald, de voortstuwers veranderd zullen worden. Door het toenemen van de vaart met de nieuwe voortstuwers voor dit type van schepen, wordt er over gedacht deze wijziging op alle pantserschepen toe te passen.

(„Le Yacht", 27 Juni 1903).

Het aanvankelijk voor de Middellandsche zee bestemde reparatie-schip „**Assistance**" zal volgens de laatste berichten niet naar de Middellandsche zee gaan doch in de binnenlandsche wateren blijven om dienst te doen als reparatie-schip voor de reserve-schepen en als schoolschip voor de leerlingen artificers.

Het eveneens kortgeleden gereedgekomen distilleerschip „**Aquarius**" neemt dit jaar, alvorens naar de Middellandsche zee gezonden te worden, aan de manoeuvres deel.

Dit schip kan met alle distilleertoestellen te werk 80 tonnen water per uur distilleeren.

(„Marine Rundschau", Juli 1903).

Aan boord van den pantserkruiser „**Good Hope**" brak gedurende het prijsschijfschieten de bevestigingsbout van een ketel-element. Door den uitstroomenden stoom kregen een officier-machinist en vijf man zware brandwonden, waaraan de officier-machinist en drie man spoedig stierven. (Zooals bekend is heeft de „Good Hope" BELLEVILLE-ketels). („Mitteil.", Juli 1903.

Frankrijk.

Yarrow-ketels. — Men zal zich herinneren, dat de ketel-commissie niet alleen vier typen had aangegeven waaruit de marine kon kiezen, doch ook tot in alle bijzonderheden inlichtingen gegeven had over de stoomvoortbrengers voor de aan te bouwen schepen.

Onder deze vier typen was ook de YARROW-ketel met wijde pijpen, waarmede men nog geen enkele proef genomen had; wel is de YARROW-ketel met nauwe pijpen toegepast op torpedobooten en op eenige kruisers van andere mogendheden, maar nog nimmer werden zij in groote schepen van de Engelsche marine geplaatst, vooral niet sedert de admiraliteit, tengevolge van lange proefnemingen, de toepassing dezer ketels op schepen grooter dan kruisers 3e kl. geheel verboden had.

De fabrikant YARROW heeft toen zijn systeem ketels gewijzigd, door de diameters der pijpjes iets te vergrooten. Een volledig stel van deze stoomgenerators is geplaatst in den kruiser van 9000 I.P.K. „Medea". Toen de proeftochten in gang waren, werden zij met veel belangstelling in Engeland gevolgd, daar het de eerste stoomketels van deze soort waren die aan boord van een groot Engelsch schip gebruikt werden.

Tot dusverre zijn de uitkomsten nog niet in alle bijzonderheden bekend, echter schijnen zij niet aan de verwachtingen van de ketelcommissie te hebben beantwoord, zoo wij althans het navolgende uittreksel uit de „Engineer" van 29 Mei mogen gelooven.

„De YARROW-ketels van den kruiser „Medea" zijn op het oogenblik op de werf te Devonport geïnspecteerd; men zegt, dat de ketels zich gedurende de proeftochten goed gedragen hebben, behalve op den vier-uursproeftocht met vol vermogen, waarbij eenige pijpjes, door de felle hitte, die ontwikkeld werd, door-

gezakt zijn. Men zal hierin voorzien door die pijpjes te vervangen door pijpen, waaraan men dadelijk dezelfde kromming zal geven die de andere gedurende den proeftocht gekregen hebben".

Men zal toegeven, dat het eene zonderlinge wijze van handelen is, om de pijpjes reeds te voren door te buigen, ten einde ze het doorbuigen te beletten.

In ieder geval verliezen daarmede de YARROW-ketels hare beste eigenschap, t. w. die, dat zij door de rechte pijpjes gemakkelijk te reinigen zijn; zij zullen nu op de THORNYCROFT-ketels gaan gelijken, ook de groote fouten hebben die men deze verwijt en waardoor zij niet voor toepassing op groote schepen in aanmerking komen.

Bij de YARROW-ketels hebben die overdreven krommingen een belangrijk nadeel; t. w. dat daardoor veel spanningen op de uiteinden der pijpen, dus op de plaatsen, waarmede zij in de tubeplaten bevestigd zijn, komen, waardoor lekken ontstaan, die slechts door een aanhoudend uitrollen tegengegaan kunnen worden. We behoeven, na hetgeen wij reeds vroeger over deze handelwijze gezegd hebben, niet verder uit te weiden over de gevolgen daarvan voor de veiligheid der ketels.

Het verdient ook opmerking, dat de proeftocht met vol vermogen, altijd volgens „The Engineer", slechts vier uren geduurd heeft, terwijl die op alle andere Engelsche schepen, die met andere keteltypen uitgerust zijn, acht uren moet aanhouden. — Waarom deze bevoorrechting voor de YARROW-ketels? is dit omdat die ketels van eigen nationaliteit zijn en men à tout prix goede uitkomsten heeft willen verkrijgen, óf is het omdat men, gedurende den proeftocht het doorbuigen ontdekt hebbende, dezen niet langer heeft willen doorzetten?

Wij zullen niet in gebreke blijven onze aandacht aan dit onderwerp te schenken en onze lezers op de hoogte te houden, maar zooals wij hierboven reeds aanvoerden, reeds nu mag worden verondersteld, dat de uitkomsten slechts als „middelmatig" beschouwd mogen worden.

(„La Marine française", Juni 1903).

Het kolenverbruik van de **„Jurien de la Gravière"**. — Deze kruiser heeft, alvorens in werkelijken dienst te komen, nog eenige proeftochten gemaakt om het kolenverbruik voor 2000 I.P.K. te bepalen, met de middelste machine.

Op den eersten proeftocht, die zes uren duurde, was het kolenverbruik met 1859 I.P.K. 1.052 K.G. p. u. p. I.P.K.

Door deze slechte uitkomst meende de Commissie, dat de indicateur-diagrammen niet juist waren en werd besloten den proeftocht een uur te herhalen.

Toen dit dan ook geschiedde, ontdekte de Commissie, dat de diagrammen, vergeleken bij de voorgaande, een vermogen van 350 I.P.K. meer aangaven, zoodat het op den vorigen tocht 2110 I.P.K. zou hebben bedragen, waardoor het kolenverbruik tot op 0.905 K.G. p. u. p. I.P.K. daalde.

Dit is echter nog een hoog cijfer voor ketels, waarvan de voorstanders verklaren, dat zij zuiniger zijn dan ketels met wijde pijpen, waarbij nog opgemerkt dient te worden, dat zij geheel schoon waren.

Tot hoeveel zal dit verbruik stijgen, wanneer met de ketels verscheidene dagen gestoomd is?

(„La Marine française", Juni 1903).

Torpedoboot **„No. 293"**, in aanbouw op de werf van Normand, te Havre, zal voorzien worden van turbinemotoren, welke geleverd zullen worden door Parsons te Wallsend on Tyne. De snelheid van de boot moet 24 mijl bedragen, beneden deze vaart wordt zij niet aangenomen.

Vedetteboot **„Libellule"**, in aanbouw bij de „Forges et Chantiers" te Havre, die met de Laval-turbines en Rénard-ketels uitgerust zal worden, is nog niet afgeleverd, hoewel zij reeds voor drie jaren gereed moest zijn. De oorzaak van deze vertraging is niet bekend.

(„Mitt.", Juli 1903.

Nogmaals de **„Jeanne d'Arc"**.

Deze kruiser is van Toulon naar Brest gegaan met de voor haar zeer matige snelheid van 12 mijlen, stoomende met de beide zij-machines, wat niet belette dat zij nog eene zeer belangrijke averij aan een harer machines heeft gekregen.

De schijf, ring en de stang van een der excentrieken zijn ontzet en men heeft voor de defecte zij-machine de middelste machine te werk moeten stellen. Sedert ongeveer veertien dagen werkt men aan de reparatie van dit excentriek.

Ziedaar wat er van een geheel nieuw schip geworden is, waarvoor men geen lof genoeg had toen het er in geslaagd was met een 18-mijlsvaart den overtocht van Bizerte naar Toulon te maken.

Naar aanleiding hiervan zou het belangrijk wezen te weten welk besluit is genomen om de snelheid te verminderen voor vol vermogen. Men zal zich herinneren dat die snelheid slechts 21.4 mijl in plaats van de verwachte 23 mijlen heeft bedragen, hoewel het ontwikkeld vermogen het contract-vermogen nog met 1000 I.K.P. overtrof.

Het is niet aan te nemen dat de Fransche marine zal berusten in zulk een tegenslag, terwijl bij andere marines schepen, wel is waar na de „Jeanne d'Arce" gebouwd, gemakkelijk vaartsnelheden bereiken van 23.5 mijl.

(„La Marine française", Juni 1903).

De gepantserde kruiser **„Dupuy-de-Lome"**, zal voorzien worden van Normand-ketels met nauwe pijpen, die dezelfde plaats zullen innemen als de vroegere locomotiefketels met Fox-vuren en waarmede men gemakkelijk 20 mijl denkt te overtreffen.

(„Le Yacht", 1 Aug. 1903).

Natie.	Type schip.	Naam.	Waterver-plaatsing.	Vaart.	I.P.K.	Aantal omw.	Kolenverbruik p. uur p. I.P.K.
Nederland	p. schip	Hertog Hendrik	4950	16.50	6346	141	1.025
				15.93	5490	136	
				13.67	2675	112	—
				12.38	1880	100	—
				10.08	1037	80	—
id.	torp.boot	Smeroe	142.5	24.64	1927	361	0.80
id.	id.	Tangka	142.5	25.31	1900	372	0.88
Amerika	torp.jager	Macdonough	400.0	26.00	8400	332	—
id.	id.	Hopkins	408.0	26.70	7200	—	—
id.	torp.boot	No. 271	—	24.8	—	—	—
id.	o. z. torp.bt.	Porpoise	120	7.35	169	—	—
				8.40			
id.	id.	Plunger	168	8.87	79	—	—
Duitschland	kruiser	Arcona	2715	21.00	8587	161	0.90
Denemarken	p. schip	Olfert-Fischer	5470	15.5	4200	—	—
Engeland	p. kruiser	Donegal	9800	21.7	22000	—	—
				23.7			
id.	id.	Euryalus	12000	21.635	21318	—	—
id.	torp.jager	Niger	810	22.5	6282	—	—
Frankrijk	linieschip	Suffren	12577	18.00	16600	—	—
id.	p. kruiser	Dévastation	10704	9.5	1500	—	0.763
				14.7	6534	—	0.866
				15.4	8850	77	0.842
id.	id.	Amiral Gueydon	9517	21.04	17500	—	—
id.	id.	Marseillaise	9856	19.643	14593	—	0.7
				21.641	21820	—	0.861
id.	id.	Sully	10000	—	14110	—	0.678
					10340	—	0.632
id.	p. schip	Henri IV	8948	17.2	6103	—	0.782
					7740	—	0.784
id.	p. kruiser	Dupleix	7700	—	—	—	—
id.	id.	Desaix	7700	—	1508	—	0.657
id.	torp.jager	Flamberge	300	26.8	5262	—	—
id.	id.	Pistolet	300	27.6	6000	—	—
id.	id.	Carabine	300	30.15	6429	—	—
id.	id.	Arbalète	300	31.58	6000	313	—
id.	o. z. torp.bt.	Mocassin	—	8.5			
id.	id.	Shark	—	7.25			
Noorwegen	torp.boot	Hank	62.68	20.3			
id.	id.	Falk	62.68	19.5			
Rusland	kr. 1e kl.	Cesarewitch	13100	18.78	15800	97	0.82
				19.00	—	—	—
id.	kr. 2e kl.	Askold	6000	10.89	1422	55	
				18.9	10218	100	
				20.12	14567	111	1.0125
id.	school-sch.	Okean	—	18.6	—	100	—
id.	kr. 1e kl.	Aurora	—	19.2	—	134	—
id.	torp.jager	Bestraschni	350	27.48	5400	355	—
				29.5	—	360	—
id.	id.	Buistry	350	27.96			
id.	id.	Stremiteliny	240	26.49	—	371	
id.	torp.boot	Type Usuri	148	—	2214	285	0.96
Zweden	id.	No. 83	49	20.85			
				21.53			

Bijzonderheden.

Machine en ketels gebouwd door Kon. Maats. „de Schelde" Vlissingen, contract is 6000 I.P.K., YARROW-ketels.
Met vier ketels.
Met drie ketels.
Met twee ketels.
-uurs tocht geb. d. Maats. Fijenoord, Rotterdam. Contractvaart 24 mijl, YARROW-ket.
„ „ „ „ „ „ „ „ „ „
Gebouwd te Quincy-Mass.
Gebouwd bij de Harland-Hollingsworth Comp., Wilmington.
Drie-uurs tocht, contractvaart 24 mijl, premie 16000 francs.
Gebouwd Elizabeth-port.

Geb. Baltimore. 7.26 m. o/w. zijnde de hoogste vaart tot heden m. dit type vaart. bereikt.
Gebouwd door de Weser Aktiengesellschaft te Bremen.
Gebouwd te Copenhagen.
Gebouwd door FAIRFIELD Co. te Fairfield. Volle kracht proef, contractvaart 28 mijl.

Schip gebouwd te Barrow, machines door VICKERS, acht-uurs volle-krachtproef, de proef was vroeger gestaakt wegens lekke condensors.
Na vernieuwing van machines en ketels door VICKERS.
Gebouwd te Brest, zeven-uurs tocht met toenemend vermogen.
Gebouwd te Lorient, BELLEVILLE-ketels, kolenverbr. p. u. p. □ M. R. O. 122 K.G.

Geb. te Lorient. Drie-uurs tocht, door de slechte kolen kon de stoomdr. niet worden gehandhaafd en werd het vereischte verm. van 19600 I.P.K. en 22 mijl niet bereikt. Sedert zijn eenige welgeslaagde proeven genomen om steenk. met vloeib. brandstof gezamenlijk te verstoken. De kimkielen waren voor dezen tocht korter gemaakt.
Gebouwd te Brest, BELLEVILLE-ketels met economisers werkten zeer goed, kolenverbruik voor 21.6 mijl 168 K.G. p. u. p. □ M. R. O.
Gebouwd te La Seyne, BELLEVILLE-ketels, kolenverbr. p. u. p. □ M. R. O. 87 K.G.
24-uurs tocht, kolenverbr. p. u. p. □ M. R. O. 62 K.G.
Geb. te Cherbourg, 24-uurs pr.t., de mach. werkten goed doch niet zacht, kolenverbr. 68 [K.G. p. u. p. □ M. R. O.
6-uurs proeftocht.
24-uurs tocht, gebouwd te Rochefort, volgens contract 17100 I.P.K. 21 mijlen vaart.
48 K.G. p. u. p. □ M. R. O. (kolenproef), BELLEVILLE-ketels met économisers.
Gebouwd te Rochefort.
1.6 mijl boven de contractvaart, gebouwd te Nantes.
Gebouwd te Rochefort.
Gebouwd te Normand.

12-uurs tocht, de contractv. is 18 mijl, ket. v. DELAUNAY-BELLEVILLE met economisers.
Een uur 122 K.G. kolen p. u. p. □ M. R. O., gebouwd te La Seyne bij Toulon.
Heeft vroeger op een zes-uurs tocht 23.4 mijl behaald met 20390 I.P.K.

Geb. op de Howaldtwerf te Kiel, v. opl. mach. en stokers, 4 soorten ket., BELLEVILLE,
Gemidd. vaart van 4 runs was 18.97 mijl. [NICLAUSSE, SCHULZ en YARROW.
4 uur met 0.9 van het grootste vermogen, het vijfde schip van dit type, geb. te Elbing.

Gebouwd NEVSKY & ISHORA, contract verm. 6000 I.P.K.

Met 0.9 van het vermogen, gebouwd te Abo.
Gebouwd op de Motala-werf, 2-uurs tocht.
Hoogste vaart.

Rusland.

Electrolytische inwerking. Verschillende verteringen aan boord, in het bijzonder aan de stoomketels, meent men dat moeten worden toegeschreven aan de groote electrische energie die op de moderne schepen aanwezig is. Ten einde hieromtrent zekerheid te verkrijgen is de order gegeven, dat aan boord van de tot het Stille-oceaan-eskader behoorende torpedoboot **„Blestjaschtschi"** geen electrisch licht gebruikt mag worden en ook de electrische werktuigen nooit dienst mogen doen. Door eene latere vergelijking van dit schip met de andere die zich overigens onder gelijke omstandigheden bevonden, hoopt men een oordeel te kunnen vellen over de vertering door electrische stroomen aan den romp en overige deelen van het schip.

(„Marine Rundschau", Juli 1903).

De nieuwe in aanbouw zijnde pantserschepen van 16500 tonnen, 18000 I.P.K. en 18 mijl zullen van waterpijpketels, systeem Belleville en Niclausse, worden voorzien.

(„Le Yacht", Aug. 1903).

Onderzeesche booten.

Amerika.

Het Marinebestuur heeft nog niet weten te beslissen op welke wijze de 500000 dollars zullen aangewend worden, die toegestaan zijn om de o/z. booten of submersibles op grondige wijze nader te bestudeeren en de typen onderling te vergelijken (zie vorige aflevering „Marineblad"). Het voornemen bestond om van staatswege eene boot te bouwen naar eigen project en in verband daarmede hebben eenige zeeofficieren, specialiteiten op dat gebied, een type submersible voorgesteld, die zij een sluip-nachtboot noemden (a sneak nocturnal boat). De boot, met zeer weinig vrijboord, moet zich snel kunnen bewegen en zoo ingericht zijn, dat zij weinig zichtbaar is en de minst mogelijke aandacht trekt, wanneer zij over het watervlak glijdt. De bewapening bestaat uitsluitend uit torpedo's.

Het project van den New-Yorkschen uitvinder voor het vaartuig met gepantserden bovenbouw, verbonden aan een sigaarvormige o/z. boot, voortgestuwd door een gasolinemotor (zie vorige aflevering „Marineblad") is door het Marine-Departement afgewezen, als zijnde ongeschikt voor marine-doeleinden.

(„Army and Navy Journal").

Na afloop der proeven met de „Adder" en „Mocassin" heeft Luit. White een rapport ingediend, hetwelk in marinekringen zeer de aandacht heeft getrokken en tot levendige discussie aanleiding heeft gegeven. Aan het slot spreekt de steller van het rapport het volgende oordeel uit: Als laatste verdedigingsmiddel en tot steun van het andere defensiematerieel kan de

o/z. boot bij verdere ontwikkeling een waardevol wapen worden. Bewoonbaarheid, handelbaarheid en stabiliteit moeten echter meer in overeenstemming gebracht worden met de omstandigheden, waaronder de boot komt te verkeeren, aan wind en zee blootgesteld vóór de binnenkomst ter reede of op een haven.

(„Marine Rundschau").

Engeland.

Een nieuwe o/z.-bootvernieler — „Jules Verne" waardig — is uitgevonden; het lijkt een sprookje, zegt de „Engineer", doch niettemin zullen de proeven binnenkort plaats hebben. Het vernielingsapparaat wordt — naar men zegt — voortgeschoten in de richting van de o/z. boot, waarvan de kabbeling op ongeveer 2 zeemijlen waarneembaar moet zijn, en bereikt het vijandelijke vaartuig door de aantrekkingskracht van het metaal. Eenmaal zóóver, zuigt het zich aan de boot vast, omhult deze, doet de voortstuwers in het ongereede geraken en maakt de boot onklaar.

(„Army and Navy Journal").

Tien nieuwe o/z. booten, waarvan 9 eene lengte van 30.5 M. hebben en 180 ton water verplaatsen, van het type A_1, zijn bij VICKERS besteld. De 10e boot wordt van een ander model, waarmede uitgebreide proeven zullen worden genomen.

Onlangs maakte de boot A_1, begeleid door den torpedobootvernieler „Fairy", een proeftocht in zee, die bevredigend afliep.

De verbeteringen aan deze boot in vergelijking met de eerste serie booten hebben alle goed voldaan.

Het onderduiken gaat veel vlugger en de periscoop heeft belangrijke verbeteringen ondergaan.

(„Mitth. a. d. Geb. des Seew.").

Volgens de „Army and Navy Journal" zou die boot 15 mijl onder water moeten kunnen behouden, en voorzien zijn van een 16-cylinder-motor. De „Engineer" betwijfelt het zeer of een motor met dit ongehoorde aantal cylinders een succes zal blijken te zijn.

Volgens de „Marine Rundschau" mag men — hoewel alles wat de o/z. booten betreft zeer geheim wordt gehouden — uit de uitlatingen van admiraal FISHER op het feestmaal der Royal Academy afleiden, dat in gezaghebbende kringen aan de tactische bruikbaarheid der booten niet meer getwijfeld wordt.

Frankrijk.

Te Cherbourg hadden leerrijke proeven plaats in hoeverre o/z. booten bestand zijn tegen de uitwerking van mijnen of torpedo's, welke in de nabijheid ontploffen. De o/z. boot „Naïade" werd tot dit doel verankerd met slechts eenige schapen aan boord, terwijl op afstanden van 50 tot 30 M. mijnen tot detonatie werden gebracht. Daar nòch de boot nòch de schapen eenig letsel bekwamen, begaf de bemanning, benevens eene

Gereed zijnde onderzeesche booten.

Bouwmeester.	Werf.	Naam.	Waterverplaatsing (tonnen).	Lengte (M.)	Breedte (M.)	Diepgang (M.)	P.K.	Vaart (mijl.)[1]	Bewapening.	Bemanning.	Op stapel gezet.	Van stapel.	In dienst.	Voortstuwing.
Gustave Zédé	Toulon	Gymnote	30	17,20	1,80		55	8	Geene	4	—	—		Accumulatoren.
Romazotti	—	Gustave Zédé	266	48,50	3,20		720	8	1 lanceerbuis, 3 torpedo's	9	1890	1893		—
—	Cherbourg	Morse	146	36	2,75		300	8	—	9	1893	1899		—
Laubeuf	—	Narval	106	34	3,75		250	12	2 lanc.buizen, 4 torpedo's	9	1897	1899		3-voudige-expansie-machine, waterpijpketel met petroleum-stookinrichting.[2])
Romazotti	—	Algérien	146	36	2,75	2,75	—	13	4 lanc.buizen, 4 torpedo's	9	1899	1900		Accumulatoren.
—	—	Français	—	—	—	—	—	13	—	9	—	—		—
Maugas	Rochefort	Korrigan	185	41,35	2,9	2,9	—	12,25	—	9	—	1901		—
—	—	Gnôme	185	41,35	2,9	2,9	—	12,25	—	9	—	1901		—
—	—	Lutin	185	41,35	2,9	2,9	—	12,25	—	9	—	1901		—
—	—	Farfadet	185	41,35	2,9	2,9	217	12,25	—	9	—	—		—
Laubeuf	Cherbourg	Sirène	106	34	3,752	1,6	—	12	—	10	1900	—		Als Narval.
—	—	Triton	106	34	—	—	—	12	—	10	—	—		—
—	—	Silure	106	34	—	—	217	12	—	10	—	1902		—
—	—	Espadon	106	34	—	—	217	12	—	10	1900	1902		—
Romazotti	—	Naïade	60,025	23,5	2,26	2,412			—	5	1901	1902		Accumulatoren.
—	—	Protée	—	23,5	2,26	—			—	5	1902	1903	1903	—
—	Toulon	Perle	—	—	—	—			—	5	1901	—	1903	—
—	—	Esturgeon	—	—	—	—			—	5	—	1903	1903	—
—	—	Bonite	—	—	—	—			—	5	—	1903	1903	—

In aanbouw zijnde onderzeesche booten.

Romazzoti	Toulon	Thon	68,025	23,5	2,26	2,412	217	12	4 lanceerbuizen 4 torpedo's	5	1901	1903	1903	Accumulatoren.
—	—	Souffleur	—	—	—	—	—	—	—	5	1901	1903	1903	—
—	—	Dorade	—	—	—	—	—	—	—	5	1901	1903	1903	—
—	Cherbourg	Lynx	—	—	—	—	—	—	—	5	1901	1903	1903	—
—	—	Ludion	—	—	—	—	—	—	—	5	1901	1903	1903	—
—	Rochefort	Loutre	—	—	—	—	—	—	—	5	1901	1903	1903	—
—	—	Castor	—	—	—	—	—	—	—	5	1901	1904	1904	—
—	—	Phoque	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1903	1904	—
—	—	Otarie	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1904	1904	—
—	—	Méduse	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1904	1904	—
—	—	Oursin	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1904	1905	—
—	Toulon	Grondin	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1903	1904	—
—	—	Anguille	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1903	1904	—
—	—	Alose	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	1904	—
—	—	Truite	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1903	1904	—
—	Cherbourg	X	168	37,40	3,12	2,3	—	10,5	—	—	1902	1904	1904	Expansiemotor.
Maugas	Rochefort	Z	202	41.35	3	3	—	11	—	—	1901	1903	1904	—
Bertin	Toulon	IJ	213	43,5	3	3	—	11	—	—	1901	1903	1903	—
—	—	Q	301	48,9	4,2	2,765	—	11	2 lanceerbuizen	20	—	1904	1905	—
Laubeuf	Toulon	Aigrette	172	35,85	3,89	2,53	—	10,5	—	—	1902	1903	1904	—
—	—	Gigogne	125	35,85	3,89	2,53	—	10,5	—	—	1902	1903	1904	—
		Q 81 tot Q 58				18 onderzeesche booten							1905	Nog niet bekend.

¹) In welke positie? RED.
²) Ook voorzien van accumulatoren. RED.

Commissie, zich aan boord, welke laatste eene oorlogstorpedo deed afvuren op een doel, dat 60 M. verwijderd was. Hoewel de ontploffing een sterken druk op het bootslichaam uitoefende, ondervond de boot toch geenerlei letsel. De proeven schijnen uitgemaakt te hebben, dat om de o/z. booten te lijf te gaan met tegenmijnen, men deze in de onmiddellijke nabijheid moet doen springen om eenig succes te hebben en dat voor de boot geen gevaar is te duchten van het eigen torpedoschot, ook al is het doel op korten afstand.

Bij eene oefening aan boord van de „Algérien" ondervonden meerdere matrozen aanvallen van benauwdheid, vermoedelijk tengevolge van gasuitstrooming uit de accumulators.

(„Marine Rundschau").

Naar aanleiding van een tocht van langen duur der submersibles „Narval", „Sirène", „Triton", „Silure" en „Espadon" zegt „Le Yacht" van 20 Juni j.l. het volgende: De tocht slaagde uitmuntend, de behouden vaart varieerde tusschen 9 en $9^1/_2$ mijl. Deze kleine vaartuigen hebben, zooals bekend is, een stoommachine met petroleumstookinrichting voor de vaart aan de oppervlakte en een electromotor voor de voortstuwing onder water. De accumulatoren kunnen dus geladen worden, hetzij tijdens de vaart aan de oppervlakte, hetzij bij stilliggend schip, en dit voordeel stelt hen ver boven de gewone o/z. booten. Deze duiken wel is waar vlugger, doch ook hierin is bij de submersibles reeds een beter resultaat verkregen, daar men er reeds in geslaagd is de onderdompeling in 7 minuten te bewerkstelligen.

Hoewel de o/z. vaartuigen reeds meermalen in dat tijdschrift beschreven zijn — althans in hoofdtrekken, daar de kennis der détails geen publiek eigendom mag zijn, brengt „Le Yacht" de volgende cijfers in herinnering: De „Narval" heeft 250 mijl werkingssfeer aan de oppervlakte bij 11-mijlsvaart en 624 zeemijlen bij eene vaart van 8 mijl; ondergedompeld 25 mijl bij 8 mijls- of 70 mijl bij 5-mijlsvaart. De machine ontwikkelt 250 P.K.

De 4 andere booten verschillen slechts weinig van de „Narval"; zij kunnen 12 mijl behouden en hebben machines van 217 P.K. De bewapening bestaat uit 4 torpedolanceerinrichtingen.

Interessante oefeningen met o/z. booten hebben wederom onder leiding van den vice-admiraal Fournier, inspecteur van de mobiele defensie, te Cherbourg plaats gehad. De gepantserde kanonneerboot „Grenade" werd daarbij door de booten aangevallen, die hare beide torpedo's, voorzien van schokladingkamers, lanceerden, welke op zoodanige diepte ingesteld waren, dat zij onder den romp der „Grenade" passeerden. Na een geslaagden, hoewel door ruw weder onderbroken tocht van Cherbourg naar Brest, werden de oefeningen in deze laatste plaats

voortgezet en werd de „Guichen" achtereenvolgens aangevallen door de „Silure", „Triton", „Sirène", Espadon" en „Narval".

Vervolgens heeft de admiraal de o/z. booten van het station La Pallice-Rochefort geïnspecteerd, waarbij hij persoonlijk verscheidene malen onderdook met de „Farfadet" en „Korrigan".

Met de afstandmeting d. m. v. den périscoop, volgens een systeem van den luitenant ter zee GALAN, werden uitmuntende resultaten verkregen.

(„La Marine française").

De „Cosmos" geeft een nauwkeurig overzicht (zie nevensgaanden staat) van de in Frankrijk gereed zijnde en nog in staat van aanbouw verkeerende o/z. vaartuigen.

Begin 1904 zullen de alsdan in dienst zijnde booten als volgt worden ingedeeld:

Station Cherbourg: *a.* de zelfstandige o/z. booten [1]) „Narval", „Sirène", „Triton", „Silure", „Espadon".
b. de electrische o/z. booten „Français", „Algérien", „Naiade", „Protée", „Lynx", „Ludion". [2])

Station La Pallice-Rochefort: de electr. o/z. booten „Farfadet", „Korrigan", „Gnôme", „Lutin", „Loutre", „Castor".

Station Toulon: . . . . de electr. o/z. booten „Gustave Zédé", „Gymnote", „Perle", „Esturgeon", „Bonite", „Thon", „Souffleur", „Dorade".

Personeel.

Amerika.

Slechts vier onderofficieren hebben verzocht het examen voor den officiersrang te mogen doen, terwijl ieder jaar twaalf plaatsen voor de onderofficieren zijn beschikbaar gesteld.

Het ligt in het voornemen het volgende jaar ook aan de timmerlieden toe te staan aan het examen deel te nemen, wat tot nu toe slechts vergund was aan konstabels, bootslieden en onderofficieren-machinist.

Engeland.

In plaats van de oude zeilbrikken komen twee kruisers („Iris" en „Mercury") in dienst voor de opleiding van scheepsjongens, die ook geoefend zullen worden in het stoken.

(„Marine Rundschau").

Frankrijk.

Er is een brevet ingesteld voor officier-tolk; dit brevet kan verkregen worden door de zeeofficieren, de officieren-machinist, de officieren van gezondheid en de officieren van administratie.

---

1) De zoogenaamde submersibles. RED.

2) Ook de »Morse", zie voorgaande tabel". RED.

Het brevet kan op twee wijzen verkregen worden.

Op de eene wijze doet men eerst een examen om te bewijzen dat men reeds genoeg van een taal weet om gedurende een éénjarig verblijf in het buitenland geheel op de hoogte te komen van die taal. Om dit examen af te mogen leggen moet men subaltern officier en jonger dan 35 jaar zijn. Slaagt men in dit examen, dan krijgt men vergunning in het buitenland verblijf te houden, op een plaats die men zelf kan kiezen. Gedurende het verblijf buitenslands ontvangt men in Europa behalve het traktement voor verblijf aan den wal 900 à 1200 frs., buiten Europa zeetraktement en 800 frs. per jaar.

Na terugkomst is men verplicht een examen af te leggen en aan den Minister van Marine een rapport in te dienen over een of ander onderwerp, betrekking hebbende op het land, waarin men verblijf heeft gehouden.

Op de tweede wijze kan men het brevet verkrijgen zonder verblijf buitenslands.

Hiervoor zijn geen beperkende bepalingen.

Het examen is in beide gevallen hoofdzakelijk mondeling.

Er zijn negen brevetten, n.l. voor Russisch, Engelsch, Deensch en Noorsch, Zweedsch, Duitsch, Spaansch, Italiaansch, Chineesch en Japansch.

Het brevet duurt 10 jaar. Een officier mag meerdere brevetten bezitten.

Het minimum aantal officieren ieder jaar naar het buitenland te zenden bedraagt 12.

(„Le Yacht").

Diversen.

Loggen bij groote snelheid.

Op de tegenwoordige stoomschepen, die groote snelheden bereiken, wordt het loggen volgens de tot nu gevolgde stelsels vrij wel ondoenlijk.

De vaart wordt dan ook tegenwoordig op de snelstoomers vrij algemeen beoordeeld naar het aantal slagen van de machine en hierin vindt men ongetwijfeld een eenvoudig en practisch hulpmiddel.

Het is dan echter noodig, dat men het verband kent tusschen dit aantal slagen en de snelheid van het schip door het water. Deze verhouding is onder gelijke omstandigheden vrij wel standvastig; maar zij wijzigt zich naar de omstandigheden. Zij zal niet dezelfde zijn bij verschillende vaart, bij verschillende omstandigheden van wind en zee, bij meer of minder diepgang van het schip, na gedeeltelijk verlies van schroefbladen, na verwisseling van de schroef, enz.

Wil men dit laatste stelsel met vertrouwen kunnen volgen, dan zal het dus noodig zijn van tijd tot tijd de verhouding op nieuw vast te stellen; op een nieuw schip zal men dit betrekkelijk dikwijls moeten doen, althans telkens, wanneer de om-

standigheden veranderen; later, wanneer de eigenschappen van het schip in dit opzicht bekend zijn, behoeft het slechts zelden te geschieden.

De heer E. GUYON heeft nu in de „Académie des Sciences" medegedeeld, dat dit bij wijze van proef in de Fransche marine op de volgende wijze geschiedt. In beginsel wordt het oude stelsel gevolgd, doch het logplankje wordt vervangen door een kegelvormigen katoenen zak, waarvan het wijde einde wordt opengehouden door een rottanhoepel van 40 cM. middellijn, terwijl het wegdrijven wordt belet door den zak te bezwaren met een schep zand. In plaats van de loglijn gebruikt men einden weinig kostbaar garen, die men geheel laat uitloopen, zoodat dus het inhalen vervalt, en telkens het geheele stel verloren gaat. Dit is geen bezwaar, omdat het geheel zeer weinig kost en de waarneming slechts betrekkelijk zelden behoeft te worden verricht.

Het garen loopt niet af van een rol, want, voordat deze de vereischte snelheid had verkregen, zou het reeds verbroken zijn, maar het wordt opgerold in kluwens van 100 M. elk, zooals deze in den handel verkrijgbaar zijn. Elk kluwen ligt in een vak van een hiervoor ingerichten bak, waaruit ze achtereenvolgens kunnen uitloopen zonder wrijving of weerstand en zonder dat men bij de talrijke proeven ooit last had van onklaar loopen. Voor elken keer loggen worden vier zulke stukken van 100 M. gebruikt, waarvan het eerste dient als voorlooper om den zak buiten het kiel- en schroefwater te houden. Men meet dus den tijd, dien het schip noodig heeft om 300 meter door het water af te leggen, of beter nog, het aantal omwentelingen, dat de machine in dezen tijd doet.

Dit laatste geschiedt bij de proeven van den heer GUYON. In de kaartenkamer bevindt zich een rol papier, die met gelijkmatige snelheid voortbeweegt en waarop langs electrischen weg de omwentelingen van de machine worden aangeteekend. Dit dient voor den officier van de wacht om zich te overtuigen of de machine regelmatig met dezelfde snelheid draait. Op deze zelfde rol wordt nu eveneens langs electrischen weg een merk gezet, telkens als een kluwen geheel is afgeloopen en het schip dus 100 meter door het water heeft afgelegd. Bij elken keer loggen ziet men hier dus drie keer na elkander aangeteekend, hoeveel slagen de machine moet doen om het schip dien afstand voort te bewegen.

Deze eenigszins samengestelde electrische inrichting is niet onvermijdelijk. Het logglaasje is natuurlijk hierbij niet te gebruiken, want in plaats van den afstand te meten voor een bepaalden tijd, keert men nu de zaak om en meet men den tijd voor een bepaalden afstand. Dit kan het beste geschieden met een goed seconde-horloge, vooral wanneer men beschikt over een zoogenaamd „sport-horloge", waarvan men een secondewijzer zeer nauwkeurig op een gewild oogenblik kan in beweging zetten en stoppen. Men zal dan vermoedelijk niet trachten den tijd voor elke 100 meter te bepalen, maar in eens den tijd benoodigd

voor 300 meter. Als men onmiddellijk voor en na het loggen eveneens op een seconde-horloge het aantal slagen van de machine telt, dan zal men op deze wijze geen belangrijke fouten maken.

De berekeningen, die uit deze waarnemingen voortvloeien, om het verband te vinden tusschen de vaart en de omwentelingen van de schroef, zijn zoo eenvoudig dat we daarbij niet behoeven stil te staan.

(„Zee").

China.

De kruiser **„Huan-Tai"** van 1300 ton kwam 18 Augustus in de buurt van Hongkong in aanvaring met de mailboot „Empress of India" en zonk na ongeveer $1\frac{1}{2}$ uur. De mailboot, hoewel zelf zwaar beschadigd, kon 170 man der equipage van den kruiser aan boord nemen, maar de commandant weigerde zijn schip te verlaten, en kwam met 13 man der zijnen om.

(„Le Yacht").

Duitschland.

De **Torpedoboot S 42**, welke den 24en Juni 1902 door eene aanvaring met het Engelsche stoomschip **„Frisby"** zonk in den Mond van de Elbe, is door de nieuwe boot „Unterelbe" van de Nordische Bergungsverein na elf weken arbeids in het eind van Augustus 1903 gelicht. Men vond er de lijken in van de drie daarbij verongelukte manschappen.

De **Torpedoboot G 112** heeft den 15en Augustus j.l. nabij Helgoland het slagschip **„Kaiser Friedrich III"** aangevaren onder de volgende omstandigheden: Een eskader Duitsche slagschepen was met de ankerlichten brandende ten anker en omringd door eenige kruisers, die den horizon met hunne zoeklichten beschenen, terwijl een divisie torpedobooten moest trachten de pantserschepen aan te vallen. Bij een der aanvallen, waarbij de torpedobooten van verschillende kanten naderden, konden zij ongezien de kruisers voorbij varen, doch daarna werd de torpedoboot G 112 plotseling door het zoeklicht van de „Kaiser Friedrich III" beschenen; hierdoor verblind kon de commandant van die boot eene aanvaring met dat slagschip niet voorkomen, waarbij het geheele voorschip ingedrukt werd, en een man verpletterd werd. Niettegenstaande deze zware averij kon de G 112 zich drijvende houden tot er hulp kwam opdagen.

(„Ueberall").

Engeland.

De oude pantserschepen voor kustverdediging **„Hydra"**, **„Cyclops"** en **„Glatton"** en het torpedoramschip **„Polyphemus"** werden respectievelijk voor 8400, 8850, 10,500 en 8100 pond sterling verkocht.

(„Rundschau").

Binnenkort krijgen de lichtschepen **„East** en **South Goodwin"**, **„Gull"**, **„Tongue"**, **„Sunk"** en **„Cross Sand"** toestellen voor draadlooze telegraphie.

(„Rundschau").

Het Hooggerechtshof te Edinburg heeft het vonnis bekrachtigd, waarbij de „Clydebank Engineering and Shipbuilding Company" veroordeeld werd tot het betalen van 375.000 dollars aan het Spaansche Gouvernement, omdat de maatschappij in gebreke gebleven was vier torpedoboot-destroyers op den bij contract bepaalden datum af te leveren.

De kruiser 3e kl. „**Scout**" van 1580 ton waterverplaatsing en te water gelaten in 1885, is van de lijst der actieve schepen geschrapt.

Schietproeven. — Na de interessante proeven, die in de vorige maand voor Brest hebben plaats gehad aan boord van het pantserschip „Suffren", waarbij de gepantserde voortoren van dat schip beschoten is door zwaar geschut van de „Massena", terwijl de geheele bemanning aan boord was, heeft men ook in Engeland op artilleristisch en torpedogebied belangrijke ondervindingen in de practijk opgedaan.

De „Belleisle", een oud pantserschip voor kustverdediging van 4870 ton en in 1877 te water gelaten, heeft ook als schijf gediend voor schietproeven, maar het geschutvuur heeft den ijzeren romp niet doen zinken.

Den 4den jl. heeft een geladen vischtorpedo het schip 20 minuten na de ontploffing op den bodem der zee gebracht. Op de plaats waar de vischtorpedo tegen boord ontplofte, had men van te voren als bescherming een compartiment met cellulose gevuld, aangebracht, maar het resultaat van de ontploffing deed zien, dat die bescherming geen nut had; de cellulose werd met een waterzuil van ongeveer 14 meter hoogte opgeworpen en de snelheid waarmede het schip zonk en de slagzij die het onmiddellijk na de ontploffing verkreeg, waren een bewijs, dat het geslagen gat zeer groot geweest moet zijn.

Daar de „Belleisle" in 6 meter water is gezonken en het lek in de modder zit, zal men het wrak eerst moeten lichten om het gat nader te onderzoeken.

In ieder geval heeft men gezien dat cellulose geen bescherming geeft tegen vischtorpedo's en dat het in den romp geslagen gat door de ontploffing der schietkatoenlading van de vischtorpedo zeer groot is.

Van de uitkomsten der bovengenoemde proeven aan boord van de „Suffren" is niet veel bekend, daar de uitkomsten streng geheim worden gehouden.

(„Alg. Handelsblad").

Frankrijk.

Bij besluit van den President der Fransche Republiek van 4 Augustus 1903 wordt de groote uniform afgeschaft voor alle zeeofficieren behalve voor de vlagofficieren.

(„Le Yacht").

Aan boord van het pantserschip „**Suffren**" zijn bij wijze van proef een soort slaapzakken aan de manschappen verstrekt in plaats van de hangmatten.

(„Rundschau").

De torpedobooten No. 24, 27, 30, 34, 67, 71, 75, 92, 101 en 125 worden van de lijst der actieve schepen geschrapt.

(„Mitt.").

Evenals dit reeds vroeger geschiedde in andere diensttakken is nu ook bij de marine bepaald, dat in het vervolg in schrifturen beleefdheidsuitdrukkingen, zooals b.v. „j'ai l'honneur" achterwege worden gelaten. („Le Yacht").

Noorwegen.

Een vernuftig duikerpak. — Nadat de Noorsche bark „Ymbo", op reis van Bunbury (Australië) naar Londen, kort na het aanvangen van de reis, door stormweer een lek had bekomen in het voorschip, besloot de kapitein K. F. Moberg te trachten het lek met eigen middelen te stoppen zonder een noodhaven aan te doen. Hij ging daartoe onder de lij van Réunion ten anker en had ondertusschen van zeildoek een duikerpak laten maken, waarvan de broekspijpen en de mouwen aan de uiteinden zoo goed mogelijk waterdicht op de beenen en armen van den duiker werden vastgemaakt. Aan den kraag was een hoepel ingenaaid, welke op de schouders van den duiker kwam te rusten, terwijl daar boven een zeildoeksche van vele hoepels voorziene luchtkoker van ± 4 Meter lengte werd vastgemaakt.

Ter hoogte van de oogen was een glazen brilletje in een houten raam aangebracht en dit laatste waterdicht in den zeildoekschen luchtkoker bevestigd. Daarna werd een met kettingen bezwaarde plank ter hoogte van het lek, dat 1 Meter onder de waterlijn was, neergelaten om tot steunpunt van den duiker te dienen, die in $3^1/_2$ uur het lek wist te stoppen met werk en zeildoek en door er een blad koper op te spijkeren. Het schip kon daarna ongestoord de reis naar Londen hervatten.

De duiker vond den arbeid onder water niet inspannend en behoefde slechts 4 maal boven te komen om het ingedrongen water uit zijn pak te verwijderen. Steeds bleef hij door den luchtkoker van dek af te verstaan. („Marine Rundschau").

Rusland.

Aan de opleiding voor draadlooze telegraphie, van officieren en manschappen, wordt de torpedokruiser „**Possadnik**" toegevoegd.

Het aantal stations voor draadlooze telegraphie zal zoowel aan boord der oorlogsschepen, als ook aan de kusten van Oostzee en Zwarte zee belangrijk worden uitgebreid.

De sedert Februari te St. Petersburg genomen proeven hebben tot zeer gunstige resultaten geleid. Thans worden er door de Marine in de Zwarte zee proeven genomen met vliegers en luchtballons voor dragers van de luchtdraden.

(„Rundschau").

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën gedurende de Maand Juni 1903.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 1e kl.	W. Cornelis	non-actief . .	per S.S. „Lawoe" naar O.-I.	27 Juni.
id. 2e „	L. L. F. de Greve . .	eervol ontslagen op verzoek .		30 Mei.
id.	H. J. Boldingh . . .	„ „	„ „	1 Juni.
Adelborst 1e „	J. Heringa	bevorderd tot luit. ter zee 2e kl.		30 Mei.
id.	M. H. van Dulm . .	„ „	„ „	1 Juni.
Off.-mach. 1e kl.	J. H. Gijzen	conserv. Helv.	non-actief . . .	10 „
id.	J. F. P. Nuboer . . .	torpedod. W/o.	conserv. Helv.	„
id.	K. A. van Boven .	conserv. W/o.	non-actief . . .	1 Juli.
id. 2e „	W. J. Snaauw . . .	werf „	conserv. W/o.	„
id.	J. Maandag	non-actief . . .	conserv. A/d. .	6 Juni.
id.	J. T. Fauel	conserv. A/d.	ged. te A/d. .	„
id. 1e „	J. J. Knotter	werf A/d. . . .	werf W/o. . .	1 Aug.
id. 2e „	H. J. A. Lagaaij . . .	toegev. aan den inspect. stoomv.	tijdel. werf A/d.	„
id.	J. A. Schell.	ged. Vlissingen	ged. W/o. . . .	10 Juni.
Adelborst 1e kl.	P. Haverkamp . . .	non-actief . . .	Evertsen . . .	16 „
Luit. t. z. 2e „	C. M. de Goeje. . . .	id.	met verlof deelneming exped. Suriname	15 „
Off.-mach. 2e „	M. Zwart	non-actief . . .	torpedod. W/o.	10 „
Kapt.-luit. t. z.	F. Pinke	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	24 Mei.
Apoth. 2e kl. .	P. A. Huber	hospit. Helv.	Mar. apoth. A/d.	1 Juli.
id.	K. Spoon	hospit. W/o. .	hospit. Helv. .	„
Luit. t. z. 2e kl.	G. Duijckinck Sander	Wachts. W/o.	non-actief . . .	12 Juni.
id.	J. P. F. Pool	W/s. Helv.	opl. leerl.-mach. non-actief	13 „
id.	J. P. Muller.	W/s. Helv.	ged. opl. leerl.-mach.	„
id.	D. R. Schuitemaker	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	28 Mei.
id.	O. van Slooten . . .	Neptunus . . .	non-actief . . .	20 Juni.
id.	R. v. Ameijden v. Duijm	non-actief . . .	W/s. Helvoet .	19 „
id.	Jhr. H.K.B. Rendorp	W/s. Helvoet .	W/s. Amsterd.	„
Kapt. marin. .	P. J. van Trooijen.	id.	korps	1 Juli.
id.	J. P. A. Termaat .	korps	W/s. Helvoet .	„
1e luit. marin.	W.J. Bernelot Moens	Neptunus . . .	korps.	4 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. P. Guépin	non-actief . . .	ged. W/o. . . .	16 Jnni.
Kapt. ter zee .	O. H. Kuijck	id.	per part. S.S. „Ardjoeno" naar O.-I.	11 Juli.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Kapt. ter zee.	J. H. Calmeijer	non-actief	per. part. S.S. „Kon. Wilh." naar O.-I.	1 Aug.
Off.-mach.2ekl.	L. B. C. Vries	Oost-Indië	non-actief	5 Juni.
Off.v.adm. 1e „	O. W. J. Imminck	op verzoek eervol ontslagen		25 „
id. 2e „	J. P. Zur Muhlen	bevorderd tot off. v. adm. 1e kl.		„
Kapt. ter zee.	J. C. Cramer	commt. Cerberus	non-actief	1 Juli.
Kapt.-luit. t. z.	Jhr. J. F. Coertzen de Kock	commt. Adm. v. Wassen.	commt. Cerberus	„
Kapt. ter zee	J. B. Snethlage	non-actief	commt. Adm. v. Wassenaer	„
Luit. t. z. 1e kl.	M. H. E. Sachse	id.	per part. S.S. „Ardjoeno" naar O.-I.	11 „
Dir.off.v.gez.2e „	Dr. C. J. de Bruijn Kops	id.	per part. SS. „Kon. Willem I" naar O.-I.	4 „
Apotheker 1e „	H. J. Helderman	gepensionneerd		1 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. A. M. Bron	Oost-Indië	1°. non-actief 2°. adj. v. d. M. v. Marine	5 Juni. 27 „
id.	H. G. Surie	bureau staf Dep. v. M.	eervol onth. v. tijdel. waarn. betrekking adj. M. v. M.	„
Kapt.-luit. t. z.	W. J. Cohen Stuart	Oost-Indië	non-actief	15 „
Off.-mach. 1ekl.	J. H. Gijzen	non-actief	per part. S.S. „Ardjoeno" naar O.-I.	11 Juli.
Off. v. gez. 1e kl.	B. v. Utteren	id.	ged. Universiteit Amsterdam.	27 Juni
Kol.-commt. korps marin.	J. H. van Wely	gepensionneerd		1 Aug.
Luit.-kol. mar.	J. B. Verheij	bevord. tot kol. commt. v/h. korps		„
Kapt. ter zee.	J. Cardinaal	commt. Neptunus	ged. W/o.	14 Juli.
Luit. t. z. 1e kl.	J. H. van Leent	1e off. id.	id.	„
id.	J. S. A. Kroon	Neptunus	non-actief	„
id. 2e „	C. D. de Haes	id.	Bellona	9 „
id.	L. van Verre	id.	Sphinx	14 „
id.	A. D. Muller	id.	Bellona	„
id.	J. H. G. Kremer	id.	id.	„
id.	J. M. Kalis	id.	W/s. Helvoet.	„
Off. v. gez. 1e kl.	W. M. Mertens	id.	non-actief	„
Off.v.adm. 1e „	W. F. van Grasstek	id.	1°. ged. W/o. 2°. Kortenaer	„ 20 „
id. 2e „	M. Meinesz	id.	Wachts. W/o.	14 „
Kapt. d. marin.	L. de Jonge Oudraat	id.	korps	„
2e luit. marin.	P. J. J. Michielsen	id.	W/s. Helvoet.	„
id.	P. Haitsma Mulier	id.	korps	„
id.	C. J. O. Dorren	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e kl.	J. H. L. Gerken	Bellona	Python	„
id.	L. Kloos	id.	non-actief	„

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
ɹuit. t. z. 2e kl.	J. T. C. v. Schreven.	Marnix.	Minotaurus . .	14 Juli.
)ff.v.adm. 1e „	C. Flaes.	Kortenaer . . .	Wachts. W/o.	20 „
id.	N. J. J. v. Rijn van Alkemade	Wachts. W/o.	ged. Amsterd.	„
Capt.-luit. t. z.	P. C. Swaan	1e off. Wilhelm.	non-actief . . .	30 Juni
ɹuit. t. z. 1e „	W. T. de Booij. . .	non-actief .	1e off. Wilhelmina	„
id. 2e „	A. A. Visser	K. Wilhelmina	non-actief . . .	2 Juli.
id.	H. J. Hartkamp . .	id.	Bellona	9 „
id.	J. L. von Leschen .	non-actief . . .	K. Wilhelmina	2 „
id.	P. H. Gallé	id.	id.	9 „
id.	O. H. van Persijn . .	Bellona.	Evertsen. . . .	„
id.	D. R. Schuitemaker.	non-actief . . .	Bellona.	„
id.	A. ten Broecke Hoekstra	id.	Cerberus . . .	„
id. 1e „	J. P. Guépin	ged. W/o. . . .	commt. Sphinx	1 „
)ff.v.adm. 1e „	R. F. bar. v. Heerdt tot Eversberg . .	gepensionneerd		25 Juni.
id. 2e „	J. H. M. Nittel . .	bevorderd tot off. v. adm. 1e kl.		„
ɹuit. t. z. 2e „	B.C.A.v. Renterghem	gepensionneerd		„
ɪdelborst 1e „	E. Broms	bevorderd tot luit. t. z. 2e kl.		„
ɹuit. t. z. 1e „	P. H. D. Schuttevaer	Dep. v. Marine	non-actief . . .	16 Juli.
Capt.-luit. t. z.	F. Pinke.	non-actief . . .	ged. W/o. . . .	7 „
id.	P. A. R. Hennequin	chef staf A/d.	non-actief . . .	1 Aug.
ɹuit. t. z. 1e kl.	H. T. Hoven . .	in commiss. d. Haag	chef staf A/d.	„
id. 2e „	K. Zeeven.	werf W/o. . .	non-actief . . .	9 Juli.
id.	L. J. Quant	Bellona.	werf W/o. . .	„
)ff.-mach. 1e „	K. A. van Boven . .	gepensionneerd		1 „
id. 2e „	J. T. Fauel	bevorderd tot off.-mach. 1e kl.		„
Ioofd-mach. 1e kl.	J. W. Kapteijn. . .	benoemd „	id. 2e „	„

In de maand Juli.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
ɹuit. t. z. 2e kl.	J. C. van Iterson .	de Ruijter. . .	Suriname . . .	4 Juni.
id.	F. A. de Koning. .	Suriname . . .	de Ruijter. . .	„
id. 1e „	W. F. van Erp Taalman Kip	1e off. Zeehond	Wachts. W/o.	8 Juli.
id. 2e „	A. A. Visser	non-actief . . .	1e off. Zeehond	„
ʌpotheker 2e „	P. A. Huber	bevorderd tot apotheker 1e kl.		16 „
Capt. d. marin.	P. J. van Trooijen .	korps.	eskader O.-I. .	15 Aug.
)ff. v. gez. 2e kl.	L. D. van Hengel . .	Argus	non-actief . . .	21 Juli.
id.	J. A. v. Trotsenburg	hospitaal W/o.	Argus	„
	M. J. v. Pienbroek.	benoemd tot apotheker 2e kl.		1 Aug.
.e luit. marin.	A. H. Bakker . . .	adj. 2e afd. . .	1e afdeeling. .	„
id.	J. van Haaften . .	Buffel	adj. 2e „	„
ɮe id.	P. J. J. Michielsen .	W/s. Helvoet .	Buffel	„

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Off.-mach. 2e kl.	G. H. Brakke. . . .	non-actief. .	ged. bij de Schelde te Vlissingen	28 Juli.
Luit. t. z. 1e „	F. L. Rambonnet .	Marnix.	Dept. v. Marine	16 „
Off. v. gez. 1e „	G. J. Colder.	Urania. . . .	non-actief . . .	1 Aug.
Off. v. adm. 2e „	H. B. van Dam . .	id.	id.	„
Kapt. ter zee .	C. A. de Brauw . .	eskader O.-I. .	id.	3 Juli.
Off. v. gez. 2e kl.	W. A. de Looze . .	non-actief . . .	hospit. W/o. .	4 Aug.
Luit. t. z. 1e kl.	J. Soutendam. . . .	Dept. v. Marine	Dept. v. Marine	1 „
id.	C. L. van Buuren . .	ged. dir. W/o.	id.	„
id.	J. S. A. Kroon. . .	non-actief .	commt. transp. n. O.-I. p. S.S. „K. Willem III"	29 „
Kapt. ter zee .	O. H. Kuijck	non-actief .	bestemming voor O.-I. ingetrokken.	
Luit. t. z. 2e kl.	C. N. de Kruijff . .	overleden.		18 Juli.
Off. v. adm. 2e „	H. B. van Dam . .	Urania	Wachts. W/o.	1 Aug.
Luit. t. z. 2e „	L. Kloos.	non-actief . . .	Python.	4 „
id.	K. Zeeven.	id.	Minotaurus . .	„
id.	O. van Slooten . . .	id.	Sphinx.	„
Luit.-kol. marin.	D. G. Vreedenberg .	gepensionneerd		1 „
Kapt. id.	C. N. Cazaux v. Staphorst	bevorderd tot luit.-kol. marin.		„
1e luit. marin.	C. P. van Borselen	bevorderd tot kapt. d. marin.		1 „
2e id.	V. F. M. IJssel de Schepper	id. „ 1e luit.	id.	„
1e id.	C. P. van Borselen	ged. werf A/d. korps		31 Juli
id.	W. J. Bernelot Moens.	korps.	werf Amsterd.	„
Off.-mach. 1e kl.	W. J. Vermeer . .	dir. Helvoet . .	non-actief . . .	6 Aug.
id. 2e „	J. A. Schell	ged. dir. W/o.	torp.-atel. H/v.	„
id. 1e „	J. Jongkees.	gepensionneerd		1 „
id. 2e „	J. A. Waleson . . .	bevorderd tot off.-mach. 1e kl.		„
Hoofd-mach. 1e kl.	W. E. Winkler	benoemd „ off.-mach. 2e „		„
Off.-mach. 2e „	id.	conserv. Helv.	dir. Amsterd.	„
Luit.-kol. marin.	C. N. Cazaux v. Staphorst	korps.	commt. 1e afd.	„
Adsp.-admin. .	W. H. Heeris . . .	benoemd tot adj.-administrat.		2 „
id.	J. H. A. Boertje. .	id. „	id.	„
id.	J. Mager.	id. „	id.	„
Luit. t. z. 2e kl.	F. A. Smit Kleine .	eervol ontslagen op verzoek .		„
Kapt. ter zee .	J. H. M. Jansen. . .	gepensionneerd		1 „
Kapt.-luit. t. z.	P. A. R. Hennequin	bevorderd tot kapitein ter zee		„
Luit. t. z. 1e kl.	W. T. de Booij . .	id. „	kapt.-luit. „ „	„
id. 2e „	J. L. von Leschen.	id. „	luit. t. z. 1e kl.	„

1) Toezicht aanbouw werktuigen en ketels van het pantserschip „D". — 2) Toegevoegd aan den waarnemenden inspecteur van den Marine-Torpedodienst. — 3) O dato ontheven van toevoeging aan chef afd. S/B. en in comm. bij die afd. — 4) Toegevoegd aan den chef afd. S/B. — 5) Onder intrekking non-activiteit. — 6) Toegevoeg inspecteur stoomvaartdienst.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Adelborst 1e „	O. D. T. de Ridder	bevorderd	tot luit. ter zee 2e kl.	1 Aug.
Off. v. gez. 2e „	L. D. van Hengel	Argus	non-actief	22 Juli.[1]
id.	J. A. v. Trotsenburg	hospitaal W/o.	Argus	„
Kapt.-luit. t. z.	jhr. J. F. Coertzen de Köck	Cerberus	non-actief	1 Aug.[2]
id.	P. C. Swaan	non-actief	Cerberus	„ [3]

In de maand Augustus.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Off.v.adm. 1e kl.	J. A. Grootendorst	W/s. Amsterd.	non-attief	1 Sept.
id.	N. J. J. v. Rijn van Alkemade	ged. Dir. A/d.	W/s. A/d. en leeraar opleid. adsp.-administr.	„
Adelborst 1e kl.	M. Bottenheim	Cerberus	Evertsen	8 Aug.
id.	P. Haverkamp	Evertsen	1°. non-actief. 2°. p. part. SS. „Kon. Willem III" naar O.-I.	„ 29 „
Kapt. d. marin.	G. A. Linckers	2e afdeeling	1e afdeeling	15 Sept.
id.	C. P. van Borselen	1e id.	2e id.	„
Luit. t. z. 2e kl.	G. A. H. v. d. Stok	Kortenaer	Wachts. W/o.	8 Aug.
Kapt. d. marin.	J. A. Gauw	eskader O.-I.	korps	31 Juli.
Kapt.-luit. t. z.	Jhr. J. F. Coertzen de Kock	non-actief	p. part. S.S. „K. Regentes" naar O.-I.	15 Aug.
Off. v. gez. 1e kl.	L. van Lissa	Zeehond	non-actief	1 Sept.
id.	G. J. Colder	non-actief	Zeehond	„
Off.-mach. 2e kl.	L. B. C. Vries	non-actief	torpedod. W/o.	25 Aug.
Kapt.-luit. t. z.	P. S. R. Wolterbeek	commt. Suriname	non-actief	15 „
Luit. t. z. 1e kl.	E. Coenen	1e off. Suriname	non-actief	„
id. 2e „	A. C. van Braam Houckgeest	Suriname	id.	„
id.	R. H. v. Meerlant	id.	id.	„
id.	J. C. van Iterson	id.	id.	„
Off. v. gez. 1e „	S. Overdiep	id.	id.	„
Off.v.adm. 2e „	G. A. Daey Ouwens.	id.	id.	„
Kapt.-luit. t. z.	A. L. v. d. Moolen.	commt. Marnix	id.	„
id.	F. Pinke	ged. Dir. W/o.	commt. Marnix	„
Luit. t. z. 1e kl.	S. Woldringh	ged. Amsterd.	ged. Dir. W/o.	29 Juli.
Off.-mach. 2e „	F. H. J. Martijn	id.	id.	„
Off.v.adm. 2e „	G. A. Daey Ouwens	ged. Dir. Helvoet	tijdel. Kweekschool te Leiden	10 Sept.
id.	Mr. B. M. Taverne	Kweekschool Leiden	Cerberus	„
id.	F. Besemer	Cerberus	non-actief	„
Adj.-administr.	W. H. Heeris	non-actief	Holland	1 „

1) Instede van 21 Juli 1903. — 2) Ontheven van het bevel. — 3) Belast met het bevel.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Off. v. gez. 1e kl.	W. M. Mertens . . .	gepensionneerd		16 Aug.
id. 2e "	F. J. Broers	bevorderd tot off. v. gez. 1e kl.		"
Luit. t. z. 1e "	C. C. Zegers Rijser .	adj. v. Z. K. H. den Prins der Nederlanden. . .	adj. v. H. M. de Koningin	15 "
id.	Jhr. C. Hooft Graafland	tijdel. belast met de functiën v. adj. v. Z. K. H. den Prins der Nederl. . .	adj. van Z. K. H.	"
id. 2e "	A. A. Visser	1e off. Zeehond	ged. Dir. W/o.	29 "
id.	L. A. v. d. Stok . . .	Kortenaer . . .	1e off. Zeehond	"
id.	W. M. K. B. van Idsinga	Evertsen . . .	Kortenaer . . .	"
id.	J. Arendsen de Wolff	Holland	non-actief . . .	1 Sept.
id.	A. L. Boeser	Gier	Holland	"
id.	W. C. A. Vink . .	Zeehond	Gier	"
id.	F. J. Houwert . . .	Wachts. W/o.	Zeehond	"
id.	L. Kloos.	op verzoek eervol ontslagen .		20 Aug.
Kapt. ter zee .	Jhr. J. A. G. v. d. Staal	gepensionneerd.		25 "
Kapt.-luit. t. z.	J. W. A. F. v. Maren Bentz v. d. Berg .	bevorderd tot kapt. ter zee .		"
id.	H. Backer.	id. "	id.	"
Luit. t. z. 1e kl.	G. L. Goedhart . .	id. "	kapt.-luit. ter zee	"
id. 2e "	J. B. M. ten Bosch .	id. "	luit. ter zee 1e kl.	"
Off. v. gez. 2e "	P. J. Vastenou. . .	hospitaal W/o.	1°. non-actief	1 Sept.
			2°. p. part. S.S. naar W.-I. . .	15 "
Kapt. ter zee .	J. Cardinaal	ged. te W/o. .	comm. divisie voor binnenl. dienst.	1 "
Luit. t. z. 1e kl.	F. Bauduin.	non-actief . . .	ged. Dir. W/o.	28 Aug.
id. 2e "	C. A. Brugman . .	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	15 "
id. 1e "	P. H. D. Schuttevaer	non-actief . . .	rol Marnix en ged. te Fiume	15 Sept.
Off. v. adm. 2e "	H. B. van Dam . . .	Wachts. W/o.	W/s. Helvoet	4 "
Luit. t. z. 2e "	A. Goekoop	W/s. Helvoet .	non-actief . . .	8 "
Adelborst 1e "	H. F. R. Snoek . . .	non-actief . . .	W/s. Helvoet .	"

AANKONDIGINGEN.

Circulaires voor de Zeemacht.

D. n°. 266. Levering van steenkolen in verschillende buitenlandsche havens.

Kabinet n°. 267 en 277. Teekenen v. stukken namens den Minister.

n°. 268. Invullen van conduiteboekjes.

S/B. n°. 269. Indienen van periodieken.

D. n°. 270. Verkrijgbaarstelling van *Binocles* voor officieren, dubbele verrekijkers leger-model, zevenvoudige vergrooting, bij den heer J. L. L. M. WITTICH, Conradkade 14, 's-Gravenhage, tegen den prijs van *f* 60.

S/B. n°. 271. Overgangsbepaling betreffende indiening van conduiterapporten.

S/B. C, D, n°. 272. Beschrijvingen van Schepen, Dictaten, enz., welke zijn verkrijgbaar gesteld.

S/B. n°. 273. Bevordering v. matrozen 1e kl. tot kwartiermeester zonder plaatsing bij de opleiding.

S/B. n°. 274. Uniformwijziging.

D. n°. 275. Gebruik van slapping.

D. n°. 276. Verstrekking van compound-machine-olie.

n°. 278. Inzage verleenen van geneeskundige rapporten betreffende militairen der Zeemacht en van het korps Mariniers, ongeschikt bevonden voor den dienst.

S/B. n°. 279. Voorschriften omtrent den in- en uitvoer met Nederlandsche oorlogsschepen van niet van rijkswege verstrekte provisiën, alsmede van andere goederen, welke met dergelijke schepen door officieren en de verdere bemanning uit het buitenland worden medegebracht.

C. n°. 280. Verkrijgbaarstelling „Dictaat Stoomwerktuigkunde" in vier deelen met atlas, druk 1902/1903, van de opleiding van leerlingen-machinist. Prijs *f* 3.70. Dictaat „Electrotechniek" is uitverkocht.

S/B. n°. 281. Bepalingen omtrent verhoogde soldij voor personeel, gedetacheerd bij het Departement van Marine, bij Rijks- of particuliere inrichtingen.

BOEKAANKONDIGING.

Militaire Jurisprudentie.

Het in jaargangen verschijnend boekwerk, getiteld „Militaire Jurisprudentie", gedrukt en uitgegeven op last van de Departe-

menten van Marine en van Oorlog, bevattende belangrijke beslissingen van het Hoog Militair Gerechtshof enz., wordt uitgegeven in halfjaarlijksche afleveringen van 4 à 6 vel druks.

De prijs per deel (jaargang van 2 afl.) is *f* 1.—.

Men abonneert zich voor minstens één deel (jaargang) bij zijn gewonen boekhandelaar.

Uitgever MOUTON & C°., 's-Gravenhage.

Verschenen Deel I, Aflevering 1. Juli 1908.

DEFINITIEVE MARINEBEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1903.

ONTWERP VAN WET.

Artikel I.

Het VIde hoofdstuk der begrooting van Staatsuitgaven voor het dienstjaar 1903, betreffende het *Departement van Marine*, wordt vastgesteld als volgt:

ISTE AFDEELING.

Kosten van beheer en administratie.

A. *Departement.*

Artikel 1. Bezoldiging van den Minister . . .	f 12 000,00
Artikel 2. Bezoldiging van den secretaris-generaal en van verdere ambtenaren en bedienden, toelagen en schrijfloonen	103 150,00
Artikel 3. Bezoldigingen van eervol afgevoerde officieren en van ingenieurs, traktementen en toelagen of zeetraktementen van officieren, soldijen en toelagen van onderofficieren, enz.	47 472,33[5]
Artikel 4. Bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk en kleine uitgaven	17 640,00

B. *Marinestaf.*

Artikel 5. Zeetraktementen van den chef en de verdere officieren, benevens soldijen en toelagen van onderofficieren	21 674,00

C. *Directiën en commandementen der marine.*

Artikel 6. Zeetraktementen en toelagen van directeuren en commandanten en van officieren, benevens soldijen en toelagen van onderofficieren, gedetacheerd bij 's Rijks werven	46 403,50
Artikel 7. Bezoldigingen en toelagen van de ingenieurs der marine	93 600,00

Artikel 8. Bezoldigingen en toelagen van de ambtenaren bij 's Rijks werven	f 66 533,33[5]
Artikel 9. Bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk en kleine uitgaven	11 500,00

D. *Inspectie en verificatie van zee-instrumenten.*

Artikel 10. Bezoldigingen en toelagen van het personeel bij de inspectie en verificatie van 's Rijks zee-instrumenten	6 779,00
Artikel 11. Onderhoud en herstellingen van het verificatiegebouw, bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk en kleine uitgaven ten dienste der verificatie en der tijdseininrichtingen	1 740,00

E. *Reis-, verblijf- en vacatiekosten, enz.*

Artikel 12. Reis- en verblijfkosten van het personeel, vermeld in de 1ste afdeeling; reis-, verblijf- en vacatiekosten aan personen, niet uit hoofdstuk VI der Staatsbegrooting bezoldigd, voor zoover niet elders vermeld; vergoeding aan den luitenant ter zee belast met het toezicht op de artillerie-werkzaamheden in polder VIII, voor het gebruik van een rijwiel ten behoeve van 's Rijks dienst; kosten vallende op de inspectiën van forten	11 400,00
	f 385 892,17

IIDE AFDEELING.

Materieel der zeemacht en van 's Rijks maritieme etablissementen.

A. *Drijvend materieel, uitrusting, behoeften, enz.*

Artikel 13. Aanschaffing van alle materialen, uitgezonderd steenkolen; aanschaffing, aanbrenging en herstelling van alle inrichtingen, werktuigen en voorwerpen, benoodigd tot den aanbouw, de aftimmering, de toetuiging, de uitrusting, het onderhoud en de herstelling van 's Rijks schepen en vaartuigen; kosten van herstellingen van 's Rijks schepen en vaartuigen bij particulieren; kosten van materieel der werfscholen, kosten van dokhuur, vervoer, bereiding en keuring	f 1 141 975,00
Artikel 14. Aanbouw van schepen en vaartuigen door particulieren; kosten van vervoer, beproeving, conservatie, keuring en toezicht	642 100,00

Artikel 15. Aanschaffing, wijziging, onderhoud en herstelling van geschut, affutage, draagbare vuur- en blanke wapenen en ledergoed, alles met toebe-

hooren; projectielen, buskruit, vuurwerken, gereedschappen en alle zaken, die daarop betrekking hebben; kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring	f 1 301 150,00
Artikel 16. Aanschaffing, wijziging, onderhoud en herstelling van torpedo's en lanceerinrichtingen, alles met toebehooren; gereedschappen, waarlooze deelen en materialen, schietkatoen en andere ontploffingsmiddelen; kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring	374 050,00
Artikel 17. Aanschaffing en herstelling van scheeps-stoomwerktuigen en ketels, daarvoor benoodigde materialen en voorwerpen, machinekamerbehoeften; kosten van vervoer, van toezicht bij de vervaardiging en van beproeving	873 410,00
Artikel 18. Aanschaffing van steenkolen; kosten van vervoer, laden en lossen	576 000,00
Artikel 19. Kosten buitenslands gemaakt, tot herstelling, toetuiging en uitrusting van schepen, uitgezonderd steenkolen; kosten van vervoer en toezicht	132 000,00
B. *Personeel van de werkplaatsen, de havendiensten en de werkvaartuigen.*	
Artikel 20. Bezoldigingen, daggelden en toelagen van mindere geëmployeerden en werklieden bij 's Rijks werven; bezoldigingen van machinisten der actieve zeemacht, gedetacheerd bij 's Rijks werven voor de conservatie der schepen; bezoldigingen van de stokers voor binnenlandschen dienst; kosten van onderwijs voor de leerlingen op 's Rijks werven, loonen voor buiten of op de werven door particulieren verrichte werkzaamheden, en kosten der kleeding van mindere geëmployeerden, uitmakende de politie op 's Rijks werven en der havendiensten	1 340 765,00
Artikel 21. Bezoldiging der bemanning van de werkvaartuigen, de toelagen en kleeding, sluis-, brug- en jaaggelden en andere onkosten	27 600,00
Artikel 22. Reis- en verblijfkosten ten dienste van het materieel der zeemacht en 's Rijks maritieme etablissementen, zoomede teerkosten ten behoeve van personeel van particuliere fabrieken, enz., tegenwoordig zijnde bij het doen van proeftochten met marineschepen	5 000,00
C. *Magazijnen, gebouwen, werkplaatsen, dokken, enz.*	
Artikel 23. Aanbouw, aankoop, inrichting of huur	

van terreinen, gebouwen, waaronder cantines en provenetten, magazijnen, verblijfplaatsen, hellingen, vaste kranen en alle daartoe behoorende marinewerken, gemeente- en polderlasten, verzekering, enz.; kosten van voorbereiding van den bouw van eene kazerne voor marinepersoneel; vergoedingen wegens pachtrechten; gas- en waterleidingen, aanschaffing van de daarvoor vereischte materialen; kosten van vervoer, toezicht en beproeving . . . . f 25 570,00

Artikel 24. Onderhoud, herstelling en wijziging van dokken en van alle gebouwen en marinewerken, in het vorig artikel bedoeld; aanschaffing van de daarvoor benoodigde materialen; kosten van vervoer, toezicht en beproeving 96 000,00

Artikel 25. Aanschaffing en herstelling van werktuigen en ketels, machinekamerbehoeften, enz., ten dienste der werven en maritieme inrichtingen; kosten van vervoer, toezicht bij de vervaardiging en beproeving; kosten van de verstrekking van licht en water aan 's Rijks werven en maritieme inrichtingen; kosten in verband met de militaire kustwacht 28 650,00

f 6 564 970,00

IIIde Afdeeling.

Personeel der zeemacht.

A. *Vaste traktementen.*

Artikel 26. Vaste traktementen van het korps zee-officieren . . . . f 356 124,00

Artikel 27. Vaste traktementen van het korps officieren van administratie 55 129,00

Artikel 28. Vaste traktementen van het korps officieren van den geneeskundigen dienst 86 774,00

Artikel 29. Vaste traktementen van het korps officieren-machinist 32 286,00

Artikel 30. Vaste traktementen van onderofficieren in het vaste korps 50 623,00

B. *Kosten voor het personeel der actieve zeemacht.*

Artikel 31. Kosten voor het personeel der actieve zeemacht, bestaande in: zeetraktementen, soldijen en toelagen; traktementen van de geëmbarqueerde officieren der mariniers; tegemoetkomingen voor uniform-verandering aan onderofficieren met den rang van korporaal, die tot den rang van sergeant

bevorderd worden ; traktementen, toelagen, soldijen, vergoedingen en tegemoetkomingen van de marine-reserve, de militaire kustwachters en de militaire loodsen ; premiën bij ernstexercitiën en andere practische oefeningen ; voorschotten ter voorziening in de behoeften aan kleedingstukken, kooigoederen, tabak, de betaling der reparatie-loonen en alle overige daarmede verband houdende kosten ; toelagen aan geneeskundig en pharmaceutisch personeel der landmacht, voor diensten ten behoeve der zeemacht en toelagen voor het geven van onderwijs in gymnastiek, schermen en zwemmen. . . f 2 427 000,00

Artikel 32. Kosten, vallende op de werving en indiensttreding van schepelingen voor de zeemacht en de marine-reserve 41 000,00

C. *Kosten van het korps mariniers.*

Artikel 33. Kosten van het korps mariniers, bestaande in : traktementen, soldijen, toelagen, reis-, verblijf- en verhuiskosten van officieren, onderofficieren, korporaals en manschappen; uitgaven voor aanschaffing, aanmaak en onderhoud van kleeding en uitrusting voor onderofficieren, korporaals en manschappen op hunne rekening te verstrekken, en die wegens uit te betalen saldo's te goed en verdere betaling uit die rekening ; kosten van voeding ; kosten van onderwijs en van bibliotheken ; kosten van kazernen en bijbehoorende wachten, van kazerneering en huishuur ; aanschaffing van bureaubehoeften ; aanschaffing, herstelling en onderhoud van artillerie-, schiet- en pionniermaterieel, wapenen en groot-equipement, zoomede alle verdere uitgaven voor het korps mariniers. Kosten van werving. . 440 000,00

D. *Kosten van opleiding van het personeel der zeemacht.*

Artikel 34. Kosten van het Koninklijk Instituut voor de marine:

a. zeetraktementen, bezoldigingen, soldijen, toelagen, kost- en zakgelden van het personeel en van de adelborsten 68 391,30

b. kosten voor materieel, waaronder ook begrepen die voor de gebouwen, terreinen en voor ontspanning 60 629,62

Artikel 35. Kosten van opleiding van adspirant-administrateurs:

a. zeetraktementen, toelagen en zakgelden van het personeel en van de adspirant-administrateurs 8 535,20

b. kosten voor materieel, waaronder ook begrepen die voor de lokalen aan den wal, voor ontspanning en voor instructiereizen. . . . . f 5 553,16

Artikel 36. Kosten van opleiding van leerlingen-machinist:

a. zeetraktementen, bezoldigingen en toelagen van de officieren en de burgerleeraren en zakgelden van de leerlingen-machinist 13 938,54

b. kosten voor materieel, waaronder die voor de lokalen aan den wal en voor ontspanning . . 38 604,24^{5}

Artikel 37. Kosten van opleiding van jongens bij de Kweekschool te Leiden:

a. zeetraktementen, bezoldigingen en toelagen van de officieren, de burgeronderwijzers, de onderofficieren en het verdere onderwijzend personeel . 7 226,00

b. kosten voor materieel 17 300,00

c. jaarlijksch subsidie aan de Kweekschool te Leiden 6 000,00

Artikel 38. Kosten van voortgezette opleiding van personeel der actieve zeemacht, niet elders met name genoemd:

a. bezoldigingen van de burgeronderwijzers, toelagen voor het geven van onderricht en wegens gemis van huisvesting en voeding aan adspirant-machinisten. 21 385,00

b. kosten van lokalen aan den wal, van hulpmiddelen voor het onderricht, van aanmoediging, belooning en ontspanning, zoomede die, vallende op de vorming van personeel bij inrichtingen niet tot de zeemacht behoorende. 15 725,00

Artikel 39. Subsidiën ten behoeve van studenten in de geneeskunde aan de Universiteiten en premiën aan artsen bij opleiding en benoeming tot officier van gezondheid bij de marine 20 000,00

Artikel 40. Reis-, verblijf- en vacatiekosten voor voorzitters en leden van examen-commissiën; belooning van den president en een vast lid der commissie tot het examineeren van zeeofficieren en adelborsten en alle verdere kosten voor het houden van examens. 9 800,00

E. *Kosten van schafting, enz.*

Artikel 41. Kosten van schafting der equipages en aanschaffing van zeep, van 's Rijks wege aan de schepelingen verstrekt wordende en alle daarop vallende kosten, waaronder ook begrepen zeetrak-

tementen van officieren, belast met het toezicht op de bereiding, zoomede voedingkosten van schepelingen, die tijdelijk aan den wal verblijven . . . f 804 000,00

Artikel 42. Kosten van de marinebakkerij:

a. daggelden en toelagen van het personeel . . 8 601,95

b. kosten voor materieel, waaronder ook begrepen die voor de aanschaffing van graan en verdere benoodigdheden voor het bakken en voor het gebouw met inventaris. 31 421,00

F. *Kosten van geneeskundige verpleging aan den wal en verstrekking van geneesmiddelen, enz.*

Artikel 43. Zeetraktementen, soldijen en toelagen van het personeel bij de hospitalen der marine en bij den geneeskundigen dienst in de maritieme directie te Amsterdam 49 750,00

Artikel 44. Onderhoud, herstelling en wijziging van gebouwen, barakken en terreinen ten dienste van de verpleging van zieken; aanschaffing, onderhoud en herstelling van meubilair en verdere inventarisgoederen; kosten van verstrekking van licht en water, aanschaffing van brandstoffen, benevens alle kosten, vallende op de onderwerpen in dit artikel bedoeld. 19 145,00

Artikel 45. Kosten van verpleging van zieken in hospitalen, burgergestichten en bij particulieren; transport van zieken; aanschaffing van geneesmiddelen en verdere behoeften voor de hospitalen en de schepen, zoomede ziekenkost voor die hospitalen; kosten voor reinigingsbaden; kosten van voorziening in de geneeskundige hulp en verstrekking van geneesmiddelen aan het daarop rechthebbend militair en burgerpersoneel, vervoerkosten voor ouders, voogden en echtgenooten van zeemiliciens, die in de hospitalen zijn opgenomen, alsmede reis- en verblijfkosten voor gepensionneerden der zeemacht voor herkeuring opgeroepen 88 200,00

G. *Verschillende uitgaven.*

Artikel 46. Kosten van in en buiten dienst zijnde schepen en vaartuigen wegens quarantaine, loods- en sleepdiensten, kanaalrechten, sluis-, brug- en jaaggelden, ontvangen hulp, visch- en bergloon van ankers en kettingen, enz., en alle verdere kleine uitgaven betreffende de beweging en den huishoudelijken dienst der schepen en van hunne bemanning; kosten van manoeuvres 67 000,00

Artikel 47. Reis-, verblijf- en transportkosten voor reizen ten behoeve van de zeemacht voor zoover niet elders vermeld, kosten van overtocht naar hun geboorteland van in Oost- of West-Indië geboren en aangenomen doch in Nederland ontslagen personeel van 's Rijks zeemacht, beneden den rang van officier, zoomede kosten vallende op het transport van zeemiliciens	f 34 000,00
Artikel 48. Druk- en bindwerk en aankoop van reglementen, ten dienste der actieve zeemacht . .	5 000,00
	f 4 889 142,01^{5}

IVde Afdeeling.

Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting. Hydrographie.

I. Loodswezen, enz.

A. *Algemeene uitgaven.*

Artikel 49. Bezoldigingen en toelagen van den inspecteur-generaal en de inspecteurs van het loodswezen, enz., van de bouwkundigen bij dezen tak van dienst, zoomede toelagen van de Nederlandsche permanente commissarissen van toezicht op de betonning en verlichting der *Eems*	f 25 600,00
Artikel 50. Kosten van de stoomloodstransportvaartuigen:	
a. bezoldigingen en kostgelden van de bemanningen; tegemoetkomingen voor geleden verliezen bij zeerampen	31 940,00
b. herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting van stoomloodstransport-vaartuigen, en alle daarop en op de beweging dier vaartuigen vallende kosten	35 900,00
c. aanbouw van stoomloodstransport-vaartuigen en alle daaropvallende kosten	154 260,00
Artikel 51. Bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk, benevens kleine uitgaven, daaronder begrepen kosten van zeeprotest en dergelijke . .	10 000,00
Artikel 52. Reis-, verblijf- en vacatiekosten voor reizen ten behoeve van het loodswezen, de betonning, bebakening en verlichting	9 000,00

B. *Loodswezen.*

Artikel 53. Bezoldigingen en toelagen van de ambtenaren en geëmployeerden in de loodsdistricten	50 031,00
Artikel 54. Kosten voor het meten van den diepgang van schepen	12 500,00

Artikel 55. Aandeel in de loodsgelden en vaste bezoldigingen, benevens kostgelden der bemanning van de loods-, inspectie- en peilingvaartuigen; tijdelijke onderstand aan zieken; premiën aan schippers, alsmede aan personeel van de stoomloodsvaartuigen; kosten tot oefening van varensgezellen voor de loodsmansbetrekking; buitengewone belooning aan schippers, loodsen, enz., voor hulpbieding aan schepen in nood en het redden van schipbreukelingen; tegemoetkomingen voor geleden verliezen bij zeerampen; vergoeding aan loodsen, door force-majeure naar zee medegenomen en op eigen kosten naar hunne standplaatsen terugkeerende; belooning aan particulieren voor hulpbieding aan in nood verkeerende vaartuigen van het loodswezen . . .	f 1 227 060,00
Artikel 56. Aanschaffing van loodsmansteekens, knoopen en verdere uitmonsteringstukken voor het loodspersoneel	1 100,00
Artikel 57. Kosten der loods- en afhaalvaartuigen:	
a. aanbouw, aanschaffing en alle daarop vallende kosten	19 005,00
b. herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting, en alle daarop en op de beweging der loods- en afhaalvaartuigen vallende kosten, uitgezonderd sleeploonen; visch- en bergloon van loodsvaartuigen en van hunne inventaris- en andere goederen . .	205 450,00
Artikel 58. Kosten van huur van sleepbooten en andere vaartuigen voor diensten ten behoeve van het loodswezen	17 500,00
Artikel 59. Aanbouw, aankoop, inrichting en huur van alle voor den dienst van het loodswezen benoodigde gebouwen, terreinen en inrichtingen; grond- en verdere lasten, benevens alle kosten, vallende op de onderwerpen in dit artikel bedoeld	14 815,00
Artikel 60. Onderhoud en herstelling van alle voor den dienst van het loodswezen benoodigde gebouwen, terreinen en inrichtingen en alle daarop vallende kosten, zoomede aanleg van eene telephonische verbinding tusschen het wachthuis der loodsen aan de Berghaven te *Hoek van Holland* en de wachtkamer der loodsen te *Maassluis*	9 600,00

C. *Betonning, bebakening en zeemerken.*

Artikel 61. Kosten van het algemeen betonningsmagazijn te *Enkhuizen:*

a. bezoldiging van den directeur en magazijn-

meester, zoomede arbeidsloonen en toelagen van het verdere personeel . . . . f 16 600,00

b. aanschaffing van materialen tot vervaardiging en herstelling van tonnen, enz. 14 000,00

c. onderhoud, herstelling, wijziging en aanschaffing van de gebouwen, terreinen, werktuigen, enz., benevens alle daarop vallende kosten 4 118,00

Artikel 62. Aanschaffing en herstelling van betonnings- en bebakeningsmaterieel bij particulieren en op 's Rijks werven en alle op dat materieel vallende kosten 61 000,00

Artikel 63. Aanbouw, huur, onderhoud, herstelling en wijziging van de voor den dienst der betonning en bebakening benoodigde magazijnen en bergplaatsen, en alle daarop vallende kosten, niet elders met name genoemd 2 815,00

Artikel 64. Kosten der Rijksbetonningsvaartuigen:

a. bezoldigingen van de bemanningen; tegemoetkomingen voor geleden verliezen bij zeerampen . 14 388,00

b. aanbouw, aanschaffing, herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting en alle daarop en op de beweging der betonningsvaartuigen vallende kosten 15 400,00

Artikel 65. Kosten van instandhouding van de betonning en bebakening; onderhoud en herstelling van vaste zeemerken, zoomede subsidiën wegens onderhoud en herstelling van tot zeemerk dienende torens. 50 380,00

D. *Verlichting.*

Artikel 66. Bezoldigingen, toelagen en premiën van opzichters, wachters en verder personeel bij de kust- en zeeverlichting, der gasfabrieken en der gastransportvaartuigen ten dienste dier verlichtingen, en van den kust-, wacht- en stormwaarschuwingsdienst; bezoldigingen en kostgelden der bemanning van de lichtschepen, zoomede tegemoetkomingen bij geleden verliezen door zeerampen of buitengewone weersomstandigheden 209 150,00

Artikel 67. Kosten van het materieel der kust- en zeeverlichting, der gasfabrieken en gastransportvaartuigen der verlichting, waaronder begrepen die voor den kustwachtdienst, voor de verlichting tot aanwijzing van wrakken, voor voeding van de bemanningen der lichtschepen en die op de beweging der lichtschepen, zoomede bijdrage aan Pruisen in de onderhoudskosten van de verlichting [illegible]

ning, enz. op de *Eems*, en alle kosten vallende op de onderwerpen in dit artikel bedoeld . . . . . f 227 815,00

II. Hydrographie.

A. *Algemeene dienst.*

Artikel 68. Bezoldigingen van eervol afgevoerde officieren en van ambtenaren, zoomede zeetraktementen en toelagen van de verdere officieren en onderofficieren bij het Hydrographisch bureau; belooning en kostgelden wegens diensten bij de opnemingen op de *Wester-Schelde*. 17 606,00

Artikel 69. Kosten voor het vervaardigen en uitgeven van hydrographische kaarten, berichten, mededeelingen en beschrijvingen en alle daarop betrekking hebbende uitgaven; aankoop van boekwerken, schrijf- en teekenbehoeften, briefporten en telegrammen 4 700,00

Artikel 70. Reis- en verblijfkosten voor reizen ten behoeve der hydrographie 300,00

B. *Opnemingsvaartuigen.*

Artikel 71. Kosten der opnemingsvaartuigen:

a. bezoldigingen, zeetraktementen, dag- en kostgelden en toelagen van de bemanningen 27 380,00

b. aanbouw, herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting en alle daarop en op de beweging der opnemingsvaartuigen vallende kosten; kosten van kleeding en voedsel 27 350,00

f 2 516 763,00

Vde Afdeeling.

Pensioenen, onderstanden, wachtgelden enz.

Artikel 72. Pensioenen en onderstanden, daarbij gerekend op eventueele uitkeeringen aan veroordeelde gepensionneerden of onderstand genietenden bij ontslag uit de gevangenis of 's Rijks werkinrichting f 2 106 68[illegible],50

Artikel 73. Tijdelijke en voorloopig verleende pensioenen, zoomede onderstanden, daarbij gerekend op eventueele uitkeeringen aan veroordeelde gepensionneerden of onderstand genietenden bij ontslag uit de gevangenis of 's Rijks werkinrichting . 35 000,00

Artikel 74. Gratificatiën en onderstanden aan militairen of gewezen militairen der zeemacht, die wegens ziels- of lichaamsgebreken den dienst zonder aanspraak op pensioen verlaten of hebben verlaten:

a. gratificatiën aan onderofficieren en mindere schepelingen en mariniers, die uit den dienst worden ontslagen . . . . f	1 500,00
b. gratificatiën en onderstanden aan gewezen militairen, die vóór het in werking treden der Pensioenwet voor de zeemacht 1902 den dienst hebben verlaten	8 500,00
Artikel 75. Wachtgelden van gewezen burgerlijke ambtenaren	1 700,00
Artikel 76. Aandeel van het Departement van Marine in de kosten van den Militairen Pensioenraad	1 300,00
Artikel 77. Toelagen, ingevolge art. 3 der wet van 9 Mei 1890 (*Staatsblad* nº. 80)	6 424,00
Artikel 78. Kosten van medailles, eeresabels en andere onderscheidingsteekenen en van gratificatiën aan de toekenning der medailles verbonden . . .	8 000,00
Artikel 79. Gratificatiën	4 650,00
Artikel 80. Zieken- en verwondengelden aan personeel bij 's Rijks inrichtingen, niet vallende in de termen der Ongevallenwet 1901; loonen voor feest-, rouw-, dank- en bededagen.	42 000,00
Artikel 81. Uitkeering bij overlijden ten behoeve van de nagelaten betrekkingen van mindere geëmployeerden en werklieden bij 's Rijks inrichtingen, niet vallende in de termen der Ongevallenwet 1901	2 500,00
Artikel 82. Uitgaven ingevolge de Ongevallenwet 1901	15 000,00
Artikel 83. Vergoeding ingevolge de laatste zinsnede van art. 113 der Militiewet 1901.	1 000,00
Artikel 84. Subsidie aan de Marine-Jachtclub te *Willemsoord*	1 000,00
	f 2 235 256,50

VIIde Afdeeling.

Onvoorziene uitgaven.

Artikel 85. Onvoorziene uitgaven.	60 000,00
	f 16 652 023,68⁵

en alzoo tot een bedrag van *zestien millioen zeshonderd twee en vijftig duizend drie en twintig gulden acht en zestig en een halven cent.*

Artikel 2.

Wanneer het bedrag, uitgetrokken bij een der *artikelen* 3, 4, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24,

25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34,*a*, 34,*b*, 35,*a*, 35,*b*, 36,*a*, 36,*b*, 37,*a*, 37,*b*, 38,*a*, 38,*b*, 39, 40, 41, 42,*a*, 42,*b*, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50,*a*, 50,*b*, 50,*c*, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57,*a*, 57,*b*, 58, 59, 60, 61,*a*, 61,*b*, 61,*c*, 62, 63, 64,*a*, 64,*b*, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71,*a*, 71,*b*, 72, 73, 74, 75, 78, 80, 81, 82 en 83 van het bij deze wet vastgestelde hoofdstuk, ontoereikend wordt bevonden, kan het, met inachtneming van het voorschrift van het tweede lid van art. 24 der wet van den 5den October 1841 (*Staatsblad* n°. 40), door overschrijving uit *artikel* 85 van dat hoofdstuk worden aangevuld.

Artikel 3.

Op *artikel* 85 van het bij deze wet vastgestelde hoofdstuk worden aangewezen de tot het dienstjaar 1903 behoorende uitgaven, het voormeld Departement betreffende, die hare omschrijving niet vinden in een der andere *artikelen* van dat hoofdstuk en moeten dienen ter voorziening in behoeften, die in den loop van dat dienstjaar onverwacht opkomen.

Die uitgaven worden voor elke soort afzonderlijk in de rekening gebracht en omschreven.

Artikel 4.

De wet van 2 Februari 1903 (*Staatsblad* n°. 55) wordt bij deze buiten werking gesteld, met bepaling, dat de krachtens die wet verevende sommen, zullen worden beschouwd als verevend op zoodanige begrootingsartikelen dezer tegenwoordige wet, als welker omschrijving de gedane en verevende uitgaven omvat.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Bij de aanbieding van het ontwerp van wet tot definitieve vaststelling van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1903, wenscht ondergeteekende het volgende op te merken.

Gaf de wet van den 2den Februari 1903, houdende voorloopige vaststelling van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1903, de beschikking over de middelen, noodig tot het voortzetten van den bouw van het vierde pantserschip „Koningin Regentes" en tot het gaande houden van den dienst bij Hr. Ms. zeemacht, de beschikking over grootere bedragen is noodig om te kunnen voldoen aan de eischen, welke sedert aan den dienst werden gesteld en om uitvoering te

kunnen geven aan door zijn ambtsvoorganger bij de oorspronkelijke begrooting voor dit dienstjaar voorgestelde maatregelen, waarvan ook ondergeteekende de totstandkoming hoogst wenschelijk acht. De maatregelen, hier bedoeld, raken, zooals uit het thans aangeboden wetsontwerp blijkt, uitsluitend aangelegenheden, welke geen direct verband houden met de organisatie van het personeel der vloot. Maar ondergeteekende stelt er prijs op hier al dadelijk aan toe te voegen, dat, indien hij er niet toe heeft kunnen besluiten om de door zijn ambtsvoorganger laatstelijk voorgestelde verbeteringen in de bezoldiging van een deel van het personeel der vloot op deze begrooting over te nemen, zulks niet geschied is omdat hij verbeteringen in de regeling van dit personeel onnoodig acht, maar omdat hij vermeent, dat om tot eene alleszins bevredigende en logische oplossing te geraken van de zich thans daarbij voordoende hoogst gewichtige vraagstukken van organisatie en om daarvan de financieele gevolgen te kunnen overzien, het noodig is de organisatie in haar geheel te herzien, dus zoowel de positie van het personeel van den stoomvaartdienst, als die van het overige personeel nader en in verband met verder in het belang van het personeel te nemen maatregelen te regelen.

Met het oog op den betrekkelijk korten tijd, welken het ondergeteekende gegeven was aan deze aangelegenheid te wijden, in verband ook met de noodzakelijkheid om zijne denkbeelden daaromtrent te toetsen aan het beleid van zijne ambtsvoorgangers, vertrouwt ondergeteekende, dat de Staten-Generaal het zullen kunnen billijken, dat hij bij deze begrooting de regeling van het personeel verder onbesproken laat, maar zich voorbehoudt om zijne voorstellen dienaangaande bij eene volgende begrooting of desvereischt bij afzonderlijke wetsontwerpen aan hare overweging te onderwerpen.

Voor de algemeene toelichting dezer begrooting zij het ondergeteekende vergund in hoofdzaak te verwijzen naar de Memorie van Toelichting tot de oorspronkelijke begrooting voor dit dienstjaar en naar de aan deze Memorie toegevoegde bijlage, bevattende de beantwoording van eenige opmerkingen en vragen, voorkomende in het Voorloopig Verslag betrekkelijk het eerst ingediende ontwerp van wet tot vaststelling van hoofdstuk VI der Staatsbegrooting.

Het onderwerpelijk wetsontwerp verschilt van de oorspronkelijk ingediende begrooting in de navolgende opzichten:

1º. de ramingen voor 1908 en de opgaven betreffende de uitgaven voor 1906 zijn naar de sedert de opmaking der eerste begrooting verkregen juistere gegevens gewijzigd en verbeterd;

2º. de aanvraag van gelden voor het in aanbouw brengen van 4 torpedobooten, type „Ophir", wordt op deze begrooting gehandhaafd, maar het daarvoor uitgetrokken bedrag verminderd tot een eersten termijn, omdat bij eene eventueele aanbesteding dier booten in de 2de helft van dit jaar de aflevering in het dienstjaar 1908 niet te verwachten is (art. 34);

3°. op deze begrooting werden de gelden uitgetrokken tot aanschaffing van 6 stuks verspertorpedo's (systeem-ELIA) (art. 16);

4°. uit deze begrooting zijn vervallen de gelden, aangevraagd tot verbetering der financieele positie van een deel van het personeel der vloot; echter bleef behouden de aanvraag om voor de kosten van aanschaffing van de sergeants-uniform eene tegemoetkoming toe te kennen van *f* 65 aan de onderofficieren der marine en van *f* 50 aan de onderofficieren van het korps mariniers (artt. 31 en 33);

5°. uit deze begrooting is vervallen de som, aangevraagd tot het in het leven roepen van eene opleiding tot stuurmansleerlingen (art. 38);

6°. de aanvraag van gelden voor het bouwen van een badhuis in de directie Willemsoord werd op deze begrooting gehandhaafd, maar *niet* de kosten voor het daarin te verwachten waterverbruik (artt. 23 en 25);

7°. de omschrijving van art. 47 is aangevuld met de zinsnede: „kosten van overtocht naar hun geboorteland van in Oost- of West-Indië geboren en aangenomen, doch in Nederland ontslagen personeel van 's Rijks zeemacht beneden den rang van officier.

Ad 1. Waar dit noodig was, is in de toelichting van den adstructieven staat vermeld, wat aanleiding gaf tot eene gewijzigde raming; bovendien is bij de begrooting gevoegd:

a. een gewijzigd vergelijkend overzicht van de IIde afdeeling der Marinebegrootingen voor de dienstjaren 1902 en 1903, zoomede een gewijzigd overzicht van de sommen, uitgetrokken voor de verschillende diensten en onderwerpen, voorkomende in de IIde afdeeling der begrooting voor 1903;

b. een vergelijkend overzicht van de sommen, uitgetrokken op de verschillende artikelen van de eerste en van de thans ingediende begrooting;

c. eene gewijzigde specificatie van de raming van verschillende posten, voorkomende in de Iste afdeeling der begrooting voor 1903 (Bijlage B);

d. een gewijzigd plan van aanbouw, wijziging, herstelling en onderhoud van schepen en vaartuigen, tot grondslag strekkende voor de begrooting voor 1903 (Bijlage C);

e. eene gewijzigde raming van de samenstelling en beweging der actieve zeemacht, volgens de vastgestelde bemanningslijsten, voor het jaar 1903 (Bijlage D);

f. eene gewijzigde opgaaf van de geraamde kosten der in dienst zijnde schepen en vaartuigen, voorkomende in de begrooting voor 1903 (Bijlage F);

g. eene gewijzigde gedetailleerde raming van de sterkte van het personeel der actieve zeemacht voor 1903 (Bijlage P);

h. eene gewijzigde opgaaf:

1°. van het verloop van de verschillende rangen en graden van 1 Januari 1901 tot 1 Januari 1902;

2°. van de sterkte van het personeel, benoodigd in vredestijd, voor het in 1908 aanwezige materieel;

3°. van de sterkte van het personeel, benoodigd ter bemanning der vloot in oorlogstijd en van het personeel, gevorderd voor andere diensten in oorlogstijd;

4°. van het op non-activiteit zijnde personeel op den 1sten Januari 1902;

5°. van het aantal kanonniers, dat voor de bemanning der vloot in oorlogstijd wordt noodig geacht en van de aanwezige kanonniers (Bijlage Q);

i. eene gewijzigde specificatie van de raming van verschillende posten, voorkomende in de IIIde afdeeling der begrooting voor 1908 (Bijlage R);

j. eene gewijzigde opgaaf der geraamde kosten der verschillende opleidingen, voorkomende in de begrooting voor 1908 (Bijlage S);

k. eene gewijzigde specificatie van de raming van verschillende posten, voorkomende in de IVde afdeeling der begrooting voor 1908 (Bijlage V);

l. eene gewijzigde opgaaf van de geraamde kosten van de vaartuigen, voorkomende in de IVde afdeeling der begrooting voor 1908 (Bijlage W);

m. een gewijzigde nominatieve staat der pensioenen, verleend ten laste van het Departement van Marine, sedert de samenstelling der Staatsbegrooting voor den dienst van 1902 (Bijlage Z);

n. een gewijzigde nominatieve staat der verstorven en geroyeerde pensioenen, geloopen hebbende ten laste van het Departement van Marine, waarvan opgaaf is ontvangen sedert de samenstelling der Staatsbegrooting voor den dienst van 1902 (Bijlage A^1);

o. een gewijzigde nominatieve staat van tijdelijke pensioenen op 1 April 1908 (Bijlage B^1).

Zooals uit de gewijzigde bijlage D der begrooting blijkt, bestaat het voornemen Hr. Ms. pantserschip „de Ruyter" gedurende het geheele jaar 1908 in West-Indië te laten, in plaats van dit schip, zooals aanvankelijk in de bedoeling lag, tegen 1 Juli in Nederland te doen terugkeeren en in het najaar voor aflossing van een der schepen van het auxiliair eskader in Oost-Indië te bestemmen.

De ondergeteekende is hiertoe moeten overgaan, omdat de Regeering, in verband met den politieken toestand in Venezuela, de aanwezigheid van een schip van groot charter in de West-

Indische wateren dringend noodzakelijk acht. Reeds in October 1901 bleek het in het belang van ons koloniaal bezit noodig een onzer groote schepen derwaarts te zenden en na den terugkeer van Hr. Ms. pantserschip „Koningin Regentes" in het laatst van Augustus 1902, moest in October daaraanvolgende wederom tot de onverwijlde zending van een dergelijk schip worden besloten.

Het laat zich dan ook aanzien, dat de in de laatste jaren gevolgde regel om in de diensten der beide koloniën Curaçao en Suriname te voorzien door permanente stationneering van een der oudere schepen van klein charter, dat weinig gevechtswaarde heeft, en door de jaarlijksche zending gedurende slechts eenige maanden van een grooter schip, niet langer zal kunnen worden bestendigd. Eene voortdurende stationneering van een schip met voldoende gevechtswaarde is voor het handhaven van Nederlands souverein gezag en voor de bescherming van de belangen onzer koloniën noodig geworden.

In verband daarmede zal Hr. Ms. „Suriname" in de West-Indische wateren kunnen worden gemist, en ondergeteekende is voornemens om, wanneer deze begrooting door de Staten-Generaal zal zijn aangenomen, aan H. M. de Koningin het voorstel te doen dit schip naar Nederland te doen terugkeeren.

Zooals door den Minister Kruys in de zitting van 30 Sept. 1902 van de Tweede Kamer der Staten-Generaal werd medegedeeld, heeft de hiervoren bedoelde zending van een groot schip naar West-Indië in October van het vorige jaar ten gevolge gehad, dat in November daaraanvolgende geen schip naar Indië kon vertrekken tot aflossing van een der schepen van het auxiliair eskader, zoodat toen in Januari 1903 een der schepen van dit eskader naar Nederland moest terugkeeren, de organiek vastgestelde sterkte van die scheepsmacht tijdelijk van 6 op 5 schepen moest worden teruggebracht. Gelegenheid om deze scheepsmacht weder op hare normale sterkte te brengen, ontbreekt; wel bestaat het voornemen om Hr. Ms. „Holland", welk schip in Maart jl. uit West-Indië terugkeerde, na gereedheid naar Oost-Indië te doen vertrekken, en in het najaar Hr. Ms. „Friesland" derwaarts te zenden, maar na afgelost te zijn moeten twee schepen van het auxiliair eskader weder naar Nederland terugkeeren. Als gevolg van den maatregel om Hr. Ms. „de Ruyter" in West-Indië te laten, ontbreekt, wegens het niet beschikbaar zijn van ander materieel, in dit jaar dus de gelegenheid om het bestaande tekort in Oost-Indië blijvend aan te vullen, zoodat de maatregel, om de getalsterkte van het auxiliair eskader tijdelijk te verminderen, in overleg met zijn ambtgenoot van Koloniën voorloopig moet worden bestendigd.

Als gevolg van deze wijziging in het vaarplan is dan ook deze begrooting moeten verhoogd worden met de kosten van het pantserschip in West-Indië, terwijl de kosten van het personeel van de in Nederlandsch-Indië aanwezige scheepsmacht, welke ingevolge art. 5, sub *a*, *d* en *e*, van het Koninklijk be-

sluit van 27 Juli 1896 nº. 22 („Staatsblad" nº. 141), uit het Iste hoofdstuk der begrooting van Nederlandsch-Indië aan het Departement van Marine worden gerestitueerd. verminderd zijn met de kosten van een pantserschip gedurende ongeveer een jaar.

Ad 2. Ondergeteekende heeft den door zijn ambtsvoorganger voorgestelden aanbouw van nog 4 torpedobooten, type-„Ophir", overgenomen, omdat ook zijns inziens met de geleidelijke vernieuwing der torpedovloot moet worden voortgegaan. Worden de gelden voor den bouw van deze booten toegestaan, dan zal de marine in het bezit geraken van 3 groepen torpedobooten van dit type en 1 reserveboot. Met de nog bestaande torpedobooten, groot model, van het oudere type, welke booten voorloopig nog bruikbaar zijn, zal dan beschikt kunnen worden over 20 booten, een aantal, dat kleiner is dan het minimum daarvan door zijne ambtsvoorgangers en ook door hem gedacht. Wat nu eene eventueele invoering van onderzeesche torpedobooten betreft, deze zal in geen geval wijziging kunnen brengen in de noodzakelijkheid om ook eene krachtige vloot van gewone torpedobooten te bezitten, omdat in de wijze van optreden van deze beide soorten van vaartuigen principieel verschil bestaat.

Onderzeesche booten zullen uitsluitend bestemd moeten worden om vijandelijke schepen buitengaats en bij voorkeur over dag aan te vallen, terwijl de werkingssfeer van gewone torpedobooten zich over het geheele kustgebied binnen en buiten de zeegaten uitstrekt, en vooral de nacht voor hare aanvallen gunstig is.

De torpedobooten, type-„Ophir", voldoen in de practijk zeer goed en de tot nu toe opgedane ondervinding heeft geleerd, dat met die vaartuigen zoowel op de kust als in de zeegaten en hunne toegangen zal kunnen worden opgetreden. De inrichting van logies, machinekamer en ketelruim laat niets te wenschen over.

Ad 3. De proeven hier te lande in den zomer van 1902 met de verspertorpedo's, systeem-ELIA, hebben het vooruitzicht geopend, dat, nadat daarin nog eenige wijzigingen zullen zijn aangebracht, een verspertorpedo verkregen kan worden, die niet alleen in de koloniën, doch ook hier te lande bruikbaar zal kunnen wezen tot het geheel of gedeeltelijk afsluiten van vaarwaters, waarin tengevolge van de plaatselijke gesteldheid niet of althans zeer bezwaarlijk torpedoversperringen gelegd kunnen worden met de electro schoktorpedo's, in gebruik bij het Departement van Oorlog.

Alvorens evenwel tot de invoering van de verspertorpedo, systeem-ELIA, hetzij voor den dienst in de koloniën, hetzij voor den dienst hier te lande, zal kunnen worden overgegaan, wordt het noodzakelijk geacht de door den uitvinder geperfectionneerde torpedo's hier te lande aan nadere onderzoekingen te onderwerpen.

De in 1899 door de firma GIO ANSALDO & Cº. te Genua voor rekening van het Departement van Koloniën geleverde 6 verspertorpedo's hebben door herhaald gebruik bij de proeven en

oefeningen zooveel geleden, dat zij niet meer geschikt zijn voor het verrichten der bovenbedoelde onderzoekingen.

Nu nadere proeven ook in het belang zijn van de Nederlandsche defensie en de tot nu toe aangeschafte verspertorpedo's (systeem-ELIA) uit de begrooting van Nederlandsch-Indië werden betaald, komt het billijk voor de aanschaffing van de thans nog voor het doen van proeven benoodigde torpedo's voor rekening van de Staatsbegrooting te doen geschieden.

Ad 4. De redenen, welke ondergeteekende er toe geleid hebben om de door zijn ambtsvoorganger bij de door hem ingediende begrooting voor dit dienstjaar gedane voorstellen tot verbetering van de financieele positie van een deel van het personeel der vloot niet over te nemen, werden hiervoren reeds medegedeeld; gaarne herhaalt hij daarbij de verzekering, dat hij er ernstig naar streven zal om zijne denkbeelden omtrent de meest gewenschte oplossing van de zich daarbij voordoende zeer moeilijke vraagstukken van organisatie, zoo spoedig doenlijk in voorstellen te doen omwerken en aan de overweging der Staten-Generaal te onderwerpen.

Het voorstel om bij bevordering aan de onderofficieren der marine en van het korps mariniers voor aanschaffing van de sergeants-uniform eene tegemoetkoming toe te kennen, respectievelijk van f 65 en van f 50, heeft ondergeteekende gaarne tot het zijne gemaakt, eerstens, omdat het een maatregel is, welke geen direct verband behoeft te houden met de algemeene regeling, waarvan hiervoren sprake is, en ten tweede, omdat daardoor het bezwaar zal worden weggenomen, dat bevordering tot sergeant den betrokkene te groote uitgaven oplegt.

Dat het bedrag voor aanschaffing van de sergeants-uniformen voor onderofficieren bij het korps mariniers lager kan gesteld worden dan voor onderofficieren van de marine, ligt aan het feit, dat bij eerstgenoemd korps de uniform voor korporaal en sergeant minder uiteenloopt dan bij laatstgenoemd korps.

Ad 5. Alhoewel ondergeteekende van meening is, dat aan boord onzer oorlogsschepen voor onderofficieren en matrozen, in eene qualiteit, welke in vele opzichten overeenstemt met die van „stuurman", een nuttige werkkring ware aan te wijzen, zoo is hij nochtans er van overtuigd, dat aan die qualiteit thans andere eischen moeten gesteld worden dan vroeger het geval was. Waar alzoo bij de reconstructie van het korps stuurlieden het er vóór alles op aankomt zich wèl rekenschap te geven van hetgeen van die qualiteit zal moeten gevorderd worden om, wanneer dit eenmaal zal zijn overwogen en vastgesteld, daarnaar de opleiding in te richten, daar heeft ondergeteekende, zich niet geheel kunnende vereenigen met de plannen, welke ten grondslag lagen aan de aanvrage van de gelden tot reconstructie van het korps stuurlieden, bij de eerst ingediende begrooting gedaan, deze teruggenomen, met de bedoeling deze aangelegenheid nader te overwegen.

Ad 6. De aanvraag van gelden tot het oprichten van een badhuis voor het marinepersoneel in de directie Willemsoord is door ondergeteekende op deze begrooting overgenomen, omdat hij instemt met de meening van zijn ambtsvoorganger, dat deze maatregel ook uit een hygiënisch oogpunt alle aanbeveling verdient. Het is zijn voornemen om, bijaldien de daarvoor thans aangevraagde fondsen worden toegestaan, in 1904 en 1905 fondsen op te brengen voor oprichting van soortgelijke inrichtingen te Amsterdam en Hellevoetsluis. Aangezien eerst in het tweede halfjaar 1903 met de oprichting van het badhuis zal kunnen worden begonnen, is het waterverbruik voor Willemsoord weder op hetzelfde cijfer geraamd als voor 1902. Het meerdere bedrag, dat gevorderd werd om de te maken badinrichting gedurende een halfjaar van water te voorzien, kwam blijkens het Voorloopig Verslag betrekkelijk de eerst ingediende begrooting vele leden zeer hoog voor, waarom zij het dan ook niet overbodig achtten ten aanzien van het waterverbruik op zuinigheid aan te dringen. Ondergeteekende wenscht naar aanleiding hiervan te constateeren, dat de prijs van het water, dat door de gemeente den Helder wordt geleverd, door haar voor het Departement van Marine — en zulks in afwijking van hetgeen zij aan andere administratiën en aan particulieren in rekening brengt — buitensporig hoog is gesteld (f 0,60 per M³. voor gewoon gebruik voor het etablissement, woonhuizen enz.; f 0,75 per M³. voor de schepen) en dat het tot heden niet is mogen gelukken haar van die zijns inziens onredelijke eischen terug te brengen.

Ad 7. De aanvulling van de omschrijving van art. 47 is noodig om daaruit de kosten van overtocht te kunnen kwijten van personeel van 's Rijks zeemacht beneden den rang van officier, dat in eene kolonie geboren en daar aangenomen, na bekomen ontslag uit den zeedienst naar het geboorteland wenscht terug te keeren. Deze aangelegenheid is bij Koninklijk besluit geregeld. Met het oog op de uitgaven op dit artikel in 1902 gedaan, wordt verhooging daarvan om deze reden voor alsnog niet noodig geacht.

Het eindcijfer der oorspronkelijke begrooting voor het jaar 1903 bedroeg f 18.192.825.70^5, dat der thans voorgestelde begrooting bedraagt f 18.332.028.88^5, alzoo f 139.203.18 meer. Zooals blijkt uit het bij deze Memorie gevoegde vergelijkend overzicht van de sommen, uitgetrokken op de verschillende artikelen van de oorspronkelijke en thans ingediende begrooting, dragen tot die verhooging in de eerste plaats bij al de artikelen waaruit de traktementen moeten gekweten worden van het marine-personeel en voorts het artikel Schafting, dat ook belangrijk hooger is geraamd. De hoofdoorzaak van deze hoogere ramingen moet gezocht worden in het feit, dat in West-Indië voor het geheele jaar op de aanwezigheid van een pantserschip moest gerekend worden, wat uitgaven ten laste der Staatsbegrooting veroorzaakte, welke, indien het schip naar Oost-Indië

had kunnen worden gezonden — waar gedurende nagenoeg het geheele jaar één schip aan de sterkte van het auxiliair eskader zal ontbreken — ten laste van de begrooting van Nederlandsch-Indië zouden gekomen zijn.

Vergeleken bij de begrooting voor het dienstjaar 1902 is het eindcijfer van deze begrooting f 299,027.69⁵ minder, wat verklaard wordt door de vermindering van de voor nieuwen aanbouw aangevraagde sommen, f 713,500 minder dan voor 1902 werd toegestaan. Waar dit verschil nog belangrijker is dan bij de eerst ingediende begrooting, toen het f 468,000 bedroeg en desniettemin het eindcijfer thans f 139,203.18 hooger is, daar acht de ondergeteekende zich verplicht, ook naar aanleiding van het gestelde onder § 8: „Eindcijfer" in het Voorloopig Verslag betrekkelijk de eerst ingediende begrooting op te merken, dat lagere raming voor nieuwen aanbouw wel van invloed was op het eindcijfer der begrooting, maar geenszins op de raming van andere artikelen. De naar aanleiding van het eindcijfer der eerst ingediende begrooting door die leden uitgesproken klacht over opdrijving der begrooting — eene klacht waartoe ook het eindcijfer van deze begrooting aanleiding zou moeten geven — acht ondergeteekende inderdaad niet gemotiveerd; ondergeteekende zou meenen zich aan plichtverzuim schuldig te maken, indien hij in gebreke bleef het noodige aan te vragen om in de behoefte van de vloot te voorzien, daarom was hij wel verplicht de raming te baseeren op hetgeen hij voor de instandhouding en het onderhoud van het personeel en het materieel der vloot noodzakelijk acht en daarbij zat de ernstige wil voor, de vereischte zuinigheid te betrachten.

Wat nu de in het Verslag genoemde artikelen betreft, de hoogere raming van de artikelen „Soldijen" en „Schafting" is hiervoren reeds toegelicht, waarbij nog voor laatstgenoemd artikel komt, dat dit ook hooger moest geraamd worden dan in 1902, wegens den hoogeren prijs van de levensmiddelen, met name van de vleesch- en spekwaren, de koffie, enz.

Ter beantwoording van de onder deze paragraaf gestelde vraag, welke inkomsten uit invoer en accijnzen bedoeld worden op bladz. 5 der Memorie van Toelichting tot de eerst ingediende begrooting, zij ten slotte het volgende medegedeeld:

dat die inkomsten, welke volgens de wettelijke bepalingen worden geheven, zijn:

a. „inkomende rechten" bij invoer van verschillende goederen en materialen uit het buitenland, zooals bijv. geschut en affutage, granaten, torpedo's, artikelen voor de betonning en het loodswezen, enz.;

b. „accijnzen" bij de levering van levensmiddelen, als accijns op het geslachte vee, jenever, zout, suiker, siroop, wijn, enz.

Deze inkomsten worden, wat de inkomende rechten betreft,

op declaratie door het Departement van Marine betaald aan de verschillende ontvangers der invoerrechten en accijnzen en gekweten uit de betreffende begrootingsartikelen.

In de contracten met de buitenlandsche firma's gesloten, is steeds bepaald, dat de inkomende rechten zijn voor rekening van het Departement van Marine.

Wat de accijnzen betreft, worden deze betaald door de leveranciers, volgens art. 13 der Algemeene Voorwaarden van levering van goederen, enz., doch zijn in hunne leveringsprijzen begrepen, zoodat deze rechten eveneens indirect uit de betreffende posten der Marinebegrooting voldaan worden.

De raming dezer inkomsten is respectievelijk f 650 en f 25 000.

De Minister van Marine,
ELLIS.

BIJLAGE TOT DE MEMORIE VAN TOELICHTING.

BEANTWOORDING van eenige opmerkingen en vragen, voorkomende in het Voorloopig Verslag betrekkelijk het eerst ingediende ontwerp van wet tot vaststelling van hoofdstuk VI der Staatsbegrooting.

Raad van Defensie en raad van Marine.

§ 2. Ondergeteekende is er na zijn optreden reeds dadelijk toe overgegaan om de Commissie van advies, bestaande uit aan het Departement van Marine geplaatste officieren en ambtenaren, die den Minister van advies diende omtrent aangelegenheden op de organisatie en den aanbouw van het materieel der vloot betrekking hebbende, te vervangen door een permanenten *Marineraad,* waarin, behalve de chef van den marinestaf, de directeur van scheepsbouw en de inspecteur van de artillerie der marine, en een luitenant ter zee als secretaris, ook de vlagofficieren, directeuren en commandanten der marine, zitting hebben, zoodat door dit college ook beschikt kan worden over de ervaring van de marine-autoriteiten, welke meer rechtstreeks en voortdurend met de vloot in aanraking zijn.

Aan dezen raad is opgedragen alle door den Minister gevraagde adviezen uit te brengen over aangelegenheden betreffende de organisatie en inrichting van het personeel en het materieel der vloot, terwijl hem tevens het recht is toegekend ook zonder daartoe te zijn aangezocht over een en ander voorstellen of adviezen aan den Minister in te dienen.

Ten einde voorts eene goede samenwerking tusschen de Zee- en de Landmacht in die gedeelten van het grondgebied des Rijks, waar samenwerking van beide deelen der krijgsmacht mogelijk of noodzakelijk is, blijvend te waarborgen, is de onder-

geteekende met zijn ambtgenoot van Oorlog in overleg getreden om te geraken tot de instelling van eene permanente Commissie van Advies, bestaande uit hooggeplaatste actief dienende officieren van Land- en Zeemacht. Aan de overwegingen van dit college, dat het karakter zal hebben van een zuiver adviseerend lichaam, uitsluitend ten behoeve der betrokken Ministers, zullen de vraagstukken worden onderworpen, die betrekking hebben op de landsverdediging aan de zeezijde en elders, waar samenwerking tusschen de beide deelen der krijgsmacht noodig is.

Nieuwe aanbouw.

§ 3. Omtrent den stand der onderhandelingen over de aanschaffing van een onderzeesche torpedoboot zij medegedeeld, dat de „Holland Torpedoboat-Company" sedert is opgenomen in de „Electric-Boat-Company" en dat deze laatste den bouw van hare onderzeesche booten o.a. voor Nederland heeft overgedragen aan de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen. Het is dus met deze maatschappij dat thans de onderhandelingen worden gevoerd. Ter verkrijging van zekerheid dat de booten aan bescheiden eischen in de practijk zouden voldoen, is dezerzijds aangegeven aan welke proeven zulk een boot moet worden onderworpen, omdat alleen proefondervindelijk kan worden uitgemaakt, wat in werkelijkheid van de booten mag worden verwacht. Tegen de gestelde eischen, waarbij in hoofdzaak het Amerikaansche contract was gevolgd, bestonden bij de maatschappij bezwaren, terwijl de wederkeerig door haar aangeboden voorwaarden niet aannemelijk genoeg voorkwamen om daarop reeds tot eene aanvraag van gelden op de begrooting over te gaan. Tot welk resultaat de verdere onderhandelingen zullen leiden, is nog niet te zeggen. Van uitstel van aankoop voor onbepaalden tijd, door het stellen van te hooge eischen is hier geen sprake, omdat ook ondergeteekende ten volle overtuigd is van de groote waarde, die eene bruikbare onderzeesche boot voor onze defensie zou hebben. Maar aan den anderen kant zou hij het geheel onverantwoord achten voor zulk eene boot eene belangrijke som gelds aan te vragen, zonder voldoenden waarborg dat het vaartuig ten minste aan bescheiden eischen zal beantwoorden; van eene overijlde aanschaffing zouden groote teleurstellingen in de toekomst het onvermijdelijk gevolg zijn. Dat de groote zeemogendheden in het bezit zullen komen van bruikbare Holland-booten, voordat Nederland met den aanbouw van zoodanig materieel zelfs een aanvang zou hebben gemaakt, behoeft niet gevreesd te worden.

Bestaand materieel.

§ 4. De mogelijkheid om door het gebruik van een petroleummotor bij stilliggend schip te voorzien in de electrische scheepsverlichting en in het drijven van die scheepspompen, welke voortdurend te werk moeten staan, maakte reeds sinds eenigen tijd een onderwerp van studie uit. Voor distilleeren

eigent een dergelijke motor zich uit den aard der zaak niet. Doch ook voor de bovengenoemde diensten is de toepassing minder eenvoudig dan zij oppervlakkig schijnt en is het reeds gebleken dat die op de bestaande schepen, wegens de gevorderde ruimte, niet uitvoerbaar is. Bij nieuwen aanbouw zal het aanbrengen van dergelijke installatie ernstig worden overwogen.

Dat de prijs van de „Utrecht" bij eerste uitrusting voor zee belangrijk hooger is dan die van de „Gelderland" en „Noord-brabant" is hoofdzakelijk te wijten aan wijzigingen welke in machine- en ketelruimen moesten worden aangebracht, ten einde dien bodem beter bewoonbaar te maken.

Op eerstgenoemden bodem wordt gedoeld, waar op bladz. 22 der Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag betreffende de Marinebegrooting voor 1901, sprake is „dat luchtcirculatie en ventilatie in machine- en ketelruimen zoo onvoldoende was, dat die later tegen belangrijke kosten en aanmerkelijke vertraging in de gereedheid van den bodem moest worden gewijzigd, omdat ook de overige deelen van het schip daardoor totaal onbewoonbaar waren geworden".

Bovendien moet hierbij in aanmerking worden genomen dat de loonen te Amsterdam hooger zijn dan die, welke op de werven te Fijenoord en te Vlissingen worden besteed.

Ondergeteekende kan om de reeds vroeger vermelde redenen (Zie Memorie van Antwoord hoofdstuk VI, 1895, blz. 14, al. 2 en de Nota naar aanleiding van het Verslag, bladz. 1 en 2) ook nu nog niet voldoen aan den wensch tot overlegging van eene opgave van de kosten van herstelling van elk der pantserschepen type „Kortenaer" en elk der pantserdekschepen in elk jaar sedert het tijdstip van eerste indienststelling.

Zooals bekend is, omvatten de cijfers in de livretten der schepen geboekt, zoowel de kosten van herstelling aan romp en werktuigen als de verstrekkingen aan inventaris- en diverse verbruiksartikelen.

Ondergeteekende meent in herinnering te mogen brengen, dat onder de voorstellen der Staatscommissie van 1895 eene wijziging der livretten is begrepen, met het doel de herstellingskosten van romp, werktuigen, enz. en het verbruik van inventarisgoederen, enz. te kunnen opgeven.

Ten blijke van het ernstig streven, om, waar mogelijk verbeteringen in de administratie te brengen, kan ondergeteekende mededeelen, dat in den aanvang van het vorige jaar reeds bevelen gegeven zijn, om de bestaande livretten te splitsen in die voor kosten van den romp en de stoom- en andere werktuigen en voor kosten van inventaris- en verdere verbruiksartikelen. Hoewel daarmede op de te nemen beslissing in zake de administratie der werven moest worden vooruitgeloopen, meende men deze verbetering, waaromtrent bij de Staatscommissie, benoemd bij Koninklijk besluit van 18 Februari 1895 n°. 18, eenstemmig-

heid heerschte, niet te moeten uitstellen. (Zie Memorie van Toelichting op het wetsontwerp tot verhooging van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1902. Zitting 1901–1902–**187**, n°. 3, der Gedrukte Stukken).

De gevraagde opgaven zullen dus over 1902 en de volgende jaren voor het eerst verstrekt kunnen worden.

De prijs van de herstellingen van de „Friesland" bedraagt f 346 500.

Dat door het reeds meermalen geconstateerde belangrijke kolenverbruik van de waterpijpketels, de „Koningin Regentes", bij normalen kolenvoorraad, den door haar af te leggen weg tot 4100 mijlen terug zag gebracht, is zeker te betreuren. Het voornaamste bezwaar daaraan verbonden is, dat men spoediger dan verwacht en gewenscht ware tot aanvulling van den voorraad moet overgaan. Intusschen moet opgemerkt worden dat de mededeeling, dat bij economische vaart op het afleggen van een weg van 6000 zeemijlen gerekend werd, nog gebaseerd was op cijfers die niet aan de practijk konden zijn ontleend. Pogingen om tot zuiniger verbruik te geraken worden steeds voortgezet. De kolenberging aan boord van de „de Ruijter" en de „Hertog Hendrik" is even groot als die van de „Koningin-Regentes"; terwijl de ruimen van het vierde schip van dit type wellicht iets meer zullen kunnen inhouden.

De leden die klachten hadden vernomen omtrent het slingeren van de „Koningin Regentes" moeten verkeerd zijn ingelicht; het schip is juïst bijzonder rustig volgens alle daaromtrent ingekomen rapporten.

De onderhoudskosten en de uitgaven voor uitrusting van instructie-, logement- en wachtschepen worden zooveel mogelijk beperkt. Wanneer geklaagd wordt dat het logies op de bestaande wachtschepen te wenschen overlaat, dan is daarin veel waars, vooral gedurende de tijden, dat daar aan boord meer manschappen moeten gehuisvest worden dan gewoonlijk het geval is, waarin niet steeds door het geven van verloven is te gemoet te komen. Het vorenstaande geldt in het bijzonder voor het wachtschip te Willemsoord. Op de andere wachtschepen is de toestand niet zoo ongunstig, hoewel op het wachtschip te Amsterdam de voor de bemanning beschikbare ruimte door de vele daar aanwezige opleidingen niet groot is. Ondergeteekende zal daarom overwegen enkele opleidingen over te brengen naar de „Wassenaer".

De meening dat op deze wachtschepen voortdurend gevaar zou bestaan voor het uitbreken van ernstige ziekten schijnt eenigszins overdreven, en daarvan is in ieder geval tot heden nog niets gebleken.

De ondergeteekende is echter ten volle overtuigd, dat deze schepen niet geheel aan de eischen van eene goede huisvesting voldoen, en hij verklaart zich ook om andere redenen een beslist voorstander van kazerneering. De kosten verbonden aan de

In zooverre lichaamoefening en beoefening van sport niet zelden gebleken is zedelijke gedraging te bevorderen, wenscht hij de marine-jachtclub in hare pogingen tot vermeerdering der liefhebberij in roei- en zeilsport onder de minderen te steunen en alle mogelijke aanmoediging tot deelneming aan schiet- en schermwedstrijden te verleenen.

Uit het bovenstaande meene men niet te mogen afleiden dat naar het oordeel van ondergeteekende de moraliteit van onze schepelingen bij die van het normale gehalte bij marine's achter zou staan.

Gelukkig kan zelfs geconstateerd worden, dat de zoo bedenkelijke verschijnselen van venerische ziekten eer af- dan toenemen. Sedert 1896 toch, toen het aantal venerische ziekte-gevallen — vooral niet te verwarren met het aantal lijders — 2223 bedroeg, is dit geval in de daarop volgende jaren gedaald, respectievelijk tot 2097, 2044, 2018, 1922 en 1678. Iets, waaraan nog kan worden toegevoegd, dat de in de spaarbank belegde gelden getuigen van minder verteren en van ernstiger rekenen met de toekomst.

Het verschijnsel dat vele jonge officieren den dienst verlaten is minder bedenkelijk dan eene oppervlakkige beschouwing zoude doen vermoeden. Het gemiddelde jaarlijksche verloop is in de laatste tien jaren toch niet grooter dan dat in de twintig daaraan voorafgaande jaren. Uit den aard der zaak verlaten in den laatsten tijd meer officieren den dienst dan tot kort geleden het geval was. Niet alleen dat thans de officieren ontslag verzoeken aan wie een jaar geleden de vergunning werd verleend tot het waarnemen van eene betrekking buiten het zeewezen voor den tijd van één jaar, maar ook zij, aan wie deze vergunning wegens tijdelijk gebrek aan personeel werd geweigerd, gaan daartoe voor een gedeelte over. Deze laatsten zouden, werd die vergunning nog verleend, hun verzoek om ontslag eerst het volgende jaar doen.

Dat min gewenschte toestanden bij de zeemacht dit ontslag nemen in de hand zouden werken, meent ondergeteekende te moeten betwijfelen; de ontslag-aanvrage, welke niet met redenen omkleed behoeft te zijn, schenkt hieromtrent geen licht.

Ten aanzien van de positie der machinisten aan boord en de door hen te bekleeden rangen, merkt ondergeteekende op, dat er zulke groote verschillen bestaan tusschen den aard en de grenzen van werkkring en kennis van zeeofficieren en machinisten, dat vergelijking van hun beider positie niet wel mogelijk is.

Elk korps op zich zelf moet naar de eischen van den dienst georganiseerd worden en de verhouding der personen verder alleen afhangen van ieders militairen rang. Maken jeudige officieren misbruik van hunne hoogere plaats in de algemeene organisatie — en wat daaromtrent in het Voorloopig Verslag wordt aangevoerd is niet klemmend — dan verwacht ondergeteekende dat de commandanten daaraan een einde zullen weten te maken.

Het inschuiven van andere rangen, onder welken naam dan ook, tusschen den van oudsher bestaanden hoogsten onderofficiersrang en den laagsten officiersrang brengt geen principieele verandering teweeg. De militaire organisatie kent slechts drie toestanden: geen rang te hebben of wel een rang te hebben en in dit laatste geval officier te zijn of geen officier te zijn. Elke rang onder den officiersrang blijft een onderofficiersrang.

Verbetering van de machinisten-verblijven heeft voortdurend plaats.

Het ligt in de bedoeling, het stokerspersoneel niet verder in den wapenhandel te oefenen dan noodig is voor lijfsverdediging. Deze eisch moet echter bepaald gesteld worden, omdat ook stokers in omstandigheden kunnen komen dat zulk eene verdediging noodzakelijk is.

Het doen van piketdienst dadelijk na de wacht voor de vuren kan niet anders dan tot de uitzonderingen behooren. Immers wordt de stokerswacht in drieën verdeeld en krijgt bij deze indeeling de afgaande wacht rust.

Wat betreft de opmerking van enkele leden dat tusschen 4 uur namiddag en 8 uur voormiddag in den regel den stokers geen voeding en drinken wordt verstrekt, hoewel in dat lange tijdstip ook een rusttijd valt, zij medegedeeld, dat, wanneer het schip onder stoom is, op eerste-wacht (8 u. — 12 u. nam.) en hondenwacht (12 u.—4 u. voorm.) aan de stokers koffie, brood en spek wordt verstrekt. Deze verstrekking zal worden uitgebreid voor de dagwacht (4 u. — 8 u. voorm.), daar door het in den laatsten tijd ingevoerd zijn van stokerswacht in drieën, die maatregel noodzakelijk is geworden.

De waterverstrekking is niet bij eenig reglement vastgesteld, zoodat zeer waarschijnlijk het cijfer van 5 liter niet de aan boord van alle schepen in den regel plaats hebbende verstrekking weergeeft. De commandant regelt de verstrekking en houdt in zee en op plaatsen waar geen water is aan te koopen rekening met de capaciteit der distilleertoestellen en met den arbeid, die voor de productie van het water wordt vereischt. Eene andere regeling acht ondergeteekende onuitvoerbaar.

Ingevolge de voorschriften wordt aan ieder schepeling 2 maal per week verstrekt 0,1 K.G. zeep, terwijl aan de schepelingen beneden den rang van sergeant, die bij het verwerken van steenkolen aan boord der stoomschepen behulpzaam zijn geweest, 0,05 K.G. per dag extra wordt verstrekt.

De verstrekte zeep is bestemd tot reiniging van het lichaam en is daarvoor voldoende, doch de verstrekking geschiedt niet voor het wasschen van de kleedingstukken der schepelingen, omdat zoowel de verstrekking als het herstellen en verder onderhoud der kleeding geheel komt voor rekening van den schepeling zelf.

Dat door den voorgestelden maatregel, om de verplegers voor den dienst in de hospitalen uit de vloot te betrekken en

na zekeren tijd te laten verwisselen, de verpleging in die hospitalen nadeel zou ondervinden, kan niet worden toegegeven.

De verplegers die voor detacheering bij de hospitalen in aanmerking zullen komen, behooren tot de besten, zoowel wat gedrag als geschiktheid betreft, en hunne aldaar opgedane meerdere kennis en ervaring kan bij hervatting van den dienst op de vloot daaraan slechts ten goede komen. De regelmatige verwisseling van personeel, waardoor steeds versche krachten beschikbaar zullen zijn, bevordert de algemeene ontwikkeling van het korps verplegers en komt ten goede zoowel aan den dienst in de hospitalen als aan dien op de vloot. Bovendien levert de maatregel meer waarborg dat in de militaire hospitalen de militaire tucht beter gehandhaafd zal worden, dan bij het thans gevolgde systeem van vast personeel mogelijk bleek.

Het aanstellen van gediplomeerde verpleegsters komt, mede met het oog op het thans beschikbare personeel, waarvan de bekwaamheden zeer voldoende zijn en welks geschiktheid niet te wenschen overlaat, onnoodig voor; bovendien zou het arbeidsveld dat aan verpleegsters zou kunnen worden overgelaten, ook wanneer haar het toezicht werd opgedragen over de dienstverrichtingen der mannelijke verplegers, te klein zijn.

In gebrek aan beschikbare ruimte voor de zieken aan boord, dat alleen ontstaan kan wanneer het schip buiten gemeenschap is met den wal, wordt desvereischt te gemoet gekomen door nog een ander en daarvoor geschikt gedeelte van het schip tijdelijk voor de verpleging van zieken in te richten.

Het heeft reeds de aandacht van ondergeteekende getrokken dat de regeling van de traktementen der zeeofficieren op sommige punten eene geringe wijziging behoeft; het is hem dus aangenaam uitzicht op verbetering te kunnen geven.

Het achterwege laten van verhooging der verhoogde zeetraktementen van de oudste officieren met den rang van luitenant ter zee der 1ste klasse heeft naar de meening van ondergeteekende tot eene billijke verhouding van de traktementen geleid. De luitenants ter zee 1ste klasse hebben thans een verhoogd zeetraktement van f 225 's maands, de oudste officieren van dien rang in andere dienstvakken f 250, de kapitein-luitenants ter zee f 275.

Betreffende de voorgenomen reorganisatie van het korps mariniers kan ondergeteekende mededeelen, dat, na in het bezit te zijn gekomen van het advies van den commandant van genoemd korps, bedoeld in de Memorie van Toelichting tot de voorafgaande begrooting, zijn ambtsvoorganger den Minister van Koloniën heeft in kennis gesteld met zijne beschouwingen omtrent het vervangen van de koloniale troepen te Curaçao door een detachement mariniers. Deze aangelegenheid zal dus vermoedelijk mede een punt van bespreking uitmaken in de bij

Koninklijk besluit van 28 Februari 1903 No. 17 benoemde commissie.

Afgescheiden daarvan wenscht ondergeteekende, alvorens definitieve plannen over deze aangelegenheid aanhangig te maken, ook in meer algemeenen zin zijne denkbeelden over eene reorganisatie van dit korps te toetsen aan die van zijn ambtsvoorganger.

Verschillende punten:

§ 6. Zoodra door ondergeteekende aan de Volksvertegenwoordiging voorstellen tot nieuwen aanbouw zullen worden aangeboden, zal hij niet in gebreke blijven ook omtrent de vraagpunten in deze paragraaf gesteld, zijne meening te doen kennen.

De schepen, die de reis naar Indië maken of van daar terugkeeren, stoomen in den regel met eene vaart, waarbij het kolenverbruik het geringst is, dat is met andere woorden, de snelheid, waarbij elke afgelegde mijl de minste hoeveelheid steenkolen kost. Ten einde echter den duur der reis zooveel mogelijk te bekorten en ook het stokerspersoneel beter te oefenen, is in de instructie voor den commandant van het laatst naar Oost-Indië vertrokken schip de machtiging opgenomen om met grootere vaart te stoomen, daarbij rekening houdende met eene behoorlijke krachtsinspanning van het personeel. Daar de afstand te groot is om dien zonder aanvulling van den kolenvoorraad af te leggen, moeten onder weg eenige plaatsen aangedaan worden. Omdat de aanvoer van kolen uit de ruimen naar de vuren bezwaarlijker wordt naarmate de aan boord aanwezige hoeveelheid afneemt en ook omdat het niet raadzaam is met geheel ledige ruimen aan te komen, worden zoo mogelijk plaatsen aangedaan, die op zoodanigen afstand van de haven van vertrek liggen, dat er bij aankomst nog eene zekere hoeveelheid kolen aan boord overblijft.

Daar bij eene zelfde soort van schepen de af te leggen weg met de aan boord te bergen hoeveelheid kolen niet veel uitéénloopt, volgt daaruit dat de havens die bezocht moeten worden ongeveer dezelfde zullen zijn. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met de hulpmiddelen, die eene zoodanige plaats aanbiedt, en liefst die gekozen, waar het kolenladen vlug geschiedt en men goede versche voedingsartikelen kan bekomen.

Dewijl bij het stoomen met groote snelheid het kolenverbruik per afgelegde mijl onevenredig grooter wordt dan bij de hiervorenbedoelde economische vaart, behoeft het, in verband met het hooger aangevoerde, wel geen betoog, dat het onvereenigbaar is om een betrekkelijk grooten afstand zonder oponthoud en tevens met groote snelheid af te leggen, terwijl bovendien de daartoe noodige krachtsinspanning niet voortdurend van het personeel kan worden gevorderd. Acht de Regeering het wenschelijk om van eenige reis tevens gebruik te maken om onze

vlag te vertoonen in havens, die niet te ver buiten de te volgen route liggen, dan geschiedt zulks al wordt de reis daardoor eenigszins vertraagd. Toch moet opgemerkt worden, dat men bij vlagvertoon zich in den regel langer in eene haven ophoudt, dan wanneer men deze alleen aandoet ter aanvulling van den kolenvoorraad, en de reizen naar Indië en terug, die voor aflossing dienen, dus niet bij voorkeur ook voor vlagvertoon worden benut. Daartoe worden mede aangewezen het schip, dat jaarlijks eene reis maakt met de adelborsten van het Koninklijk Instituut, het instructieschip, enz.

Gegevens ter beoordeeling van den af te leggen afstand met den kolenvoorraad onder verschillende omstandigheden, worden steeds verzameld, zoomede alles wat op de eigenschappen der schepen betrekking heeft.

Door tusschenkomst van den Minister van Buitenlandsche Zaken bereikte den 14den Mei 1902 mijn ambtsvoorganger een schrijven van den Belgischen gezant, waarbij deze in opdracht zijner Regeering, den wensch overbracht van het Koninklijk Aardrijkskundig genootschap te Antwerpen, dat derwaarts een Nederlandsch oorlogsschip zou worden gedirigeerd gedurende de cartographische, ethnographische en maritieme tentoonstelling.

Aangezien alle aanleiding bestond om een schip naar Antwerpen te zenden, als bewijs van belangstelling in hooger genoemde tentoonstelling, aan welke van Nederlandsche zijde belangrijke bijdragen geleverd waren, behaagde het Hare Majesteit — op daartoe door mijn ambtsvoorganger gedane voordracht — het pantserschip „Evertsen" voor die bestemming aan te wijzen.

In verband met de eischen van den dienst werd reeds dadelijk de datum van aankomst te Antwerpen op medio Juli en voorloopig de duur van het verblijf aldaar op niet langer dan eene week gesteld.

Later — omstreeks half Juni — werd, mede in verband met het advies van onzen Regeeringscommissaris voor bedoelde tentoonstelling, het vertrek van de „Evertsen" uit Antwerpen nader bepaald op 21 Juli. Deze datum is daarna met één dag vervroegd, naardien bleek, dat de eigenlijke feestelijkheden ter eere van de „Evertsen" eindigden op 19 Juli.

Het vermoeden, dat aan slachtoffers van de ramp te Martinique opneming aan boord van Hr. Ms. pantserschip „Koningin Regentes" zou zijn geweigerd, kan niet anders dan op onjuiste inlichtingen berusten.

Nadat de commandant van dien bodem aan de opdracht voor zoover betreft het aanbrengen van levensmiddelen had voldaan, herhaalde hij driemalen aan den gouverneur van Martinique het aanbod om ook op andere wijze assistentie te verleenen.

Van dat aanbod werd evenwel geen gebruik gemaakt.

Dat het Departement van Marine ter behoeve van het vervoer van brieven voor oorlogsschepen buitenslands, meer nu

kunnen doen dan thans reeds geschiedt, kan door ondergeteekende niet worden toegegeven.

Inderdaad wordt er door het Departement reeds voor gezorgd, dat het hoofdbestuur der posterijen tijdig in kennis wordt gesteld met de plaatsen wáár en den tijd gedurende welken eenig schip in het buitenland zal vertoeven.

Voor het vervoer der brieven wordt dan verder door genoemd hoofdbestuur zorg gedragen.

Het vaststellen van eene instructie voor facteurs komt ondergeteekende overbodig voor. De facteursdienst is eene dienstverrichting als elke andere. Mitsdien zijn tekortkomingen strafbaar. Ondergeteekende meent de zorg voor dit groote belang aan de commandeerende officieren te moeten overlaten.

Wanneer klachten over onvoldoende zorg zijn Departement mochten bereiken, zal ondergeteekende niet nalaten het onderzoek ter zake aan de bevoegde autoriteiten op te dragen. Hij heeft evenwel geen reden om te veronderstellen dat de directeuren en commandanten zulk een onderzoek niet zouden gelasten.

Meerdere leden drongen weder aan op de geheele afschaffing — zij het dan ook geleidelijk — van de jeneververstrekking aan boord.

De ondergeteekende acht ook het dagelijks vanwege het Rijk verschaffen van een oorlam niet vrij van bedenking en hij stelt zich voor dit zoo mogelijk te doen vervangen door een ander genotmiddel. Er wordt thans op een der politiekruisers voor de zeevisscherij eene proef in dien geest voorbereid en het voornemen bestaat soortgelijke proef ook te nemen op een oorlogsschip, dat voor buitengaats bestemd is.

Eene regeling, ten doel hebbende, aan de scheepstoko's een meer officieel karakter te geven is in bewerking.

Verandering te brengen in de wijze van toebereiding van het middagmaal, als door de leden hier aan het woord bedoeld, is met het oog op de beperkte ruimte, waarover aan boord kan worden beschikt, verre van gemakkelijk en heeft herhaaldelijk een punt van overweging uitgemaakt.

De inrichting van een oorlogsschip, vooral van een modern type, waar aan de ruimte, benoodigd voor de verschillende takken van dienst, hooge eischen moeten gesteld worden, gedoogt tot nog toe niet voor het bereiden van voedsel, waaronder begrepen is het bakken van brood, méér ruimte af te staan dan noodig zou zijn om elke spijs afzonderlijk te bereiden en de potspijs te vervangen. Op deze aangelegenheid blijft intusschen de aandacht gevestigd.

Aan het door sommige leden uitgesproken verlangen om aan de weduwen van aan cholera overleden schepelingen, die geen aanspraak mochten hebben op pensioen, eene tegemoetkoming uit 's Rijks kas te verleenen, kan met het oog op andere

weduwen, wier echtgenooten eveneens aan klimaatziekten zijn overleden, bezwaarlijk worden voldaan.

Ten aanzien van het gebeurde te Christiania met den korporaal-stoker CORNELISSE en het onderzoek dienaangaande kan ondergeteekende het volgende mededeelen:

De brief van den commandant van Hr. Ms. „Holland" met het relaas van het voorgevallene en het daarover opgemaakte proces-verbaal van onderzoek, uit den aard der zaak alleen verhooren van opvarenden van Hr. Ms. „Holland" bevattende, werden door den Minister van Buitenlandsche Zaken gezonden aan den consul-generaal te Christiania. Inmiddels had deze reeds bij de autoriteiten aldaar op gerechtelijk onderzoek aangedrongen en met gunstig gevolg.

De op de zaak betrekking hebbende stukken, van den commandant Hr. Ms. „Holland" en uit Christiania ontvangen, werden in handen gesteld van den landsadvocaat te 's-Gravenhage, met verzoek om advies betreffende het aan de zaak te geven gevolg.

Z.E.G. was van meening dat geene vordering tot schadevergoeding ten behoeve van de nagelaten betrekkingen konde worden ingesteld tegen de reederij der sleepboot, omdat de zaak feitelijk en juridisch te twijfelachtig was.

Mitsdien werd van eene vordering tot het verkrijgen van schadevergoeding afgezien. Het onderzoek heeft aangetoond, dat de prauw *niet lek* was en *niet te zwaar beladen* is geweest. Na het ongeval werd zij door den eigenaar gelicht en werd vanwege de politie te Christiania een onderzoek naar haren toestand ingesteld.

Bij het verlaten van het schip stond er een weinig water in van regenbuien, welke in den verloopen nacht gevallen waren en van golfslag van voorbijvarende bootjes tijdens het laden van asch en sintels langszijde van de „Holland". De prauw lag toen recht met eene uitwatering van ongeveer een halven meter. Onderweg heeft zij water gemaakt, misschien, ofschoon in geen geval van beteekenis, door naden in het vrije boord, zeer zeker door overkomende zeetjes.

De schipper van de sleepboot en de opvarenden der prauw beschuldigen elkander wederkeerig van zorgeloosheid en onverschilligheid. Betreffende den schipper blijkt uit het onderzoek, dat hij zich niet voldoende bewust is geweest van zijne verantwoordelijkheid en van het gevaar. Het openbaar ministerie te Christiania heeft echter geen termen gevonden om tot vervolging van dien schipper te besluiten.

Daar de prauw niet lek was mist de beschuldiging, dat de eerste officier van de „Holland" het vaartuig naar den wal liet sleepen, niettegenstaande het lek zijn daarvan bekend was, allen grond.

Het medegedeelde over de opgelegde straf aan twee schepelingen geeft ondergeteekende aanleiding op te merken, dat straf-

oplegging voor overtredingen tot de plichten en bevoegdheden van den commandant behoort, en aan den gestrafte het recht is toegekend bij de bevoegde militaire of rechterlijke autoriteit deswege zijn beklag in te dienen. Waar deze reclame is uitgebleven, ligt het niet op den weg van den Minister over de opgelegde straf zijne meening uit te spreken.

Op de in het Voorloopig Verslag gestelde vraag of een meerdere, die den mindere „de muts van het hoofd gooide" niet handelde in strijd met het bepaalde bij art. 11 van het Reglement op de Krijgstucht, wenscht de ondergeteekende zich te bepalen tot het volgende antwoord:

Of iemand door het plegen van eene handeling eenig artikel van het Reglement van Krijgstucht — in casu art. 11 — heeft overtreden en dit met straf moet worden geboet, hangt niet alleen af van den aard der handeling, doch ook van de omstandigheden waaronder zij werd gepleegd.

Ondergeteekende beschouwt het al of niet toelaten van bladen aan boord, het al of niet laten passeeren van artikelen in publieke geschriften enz. niet anders dan als gewone tuchtzaken. Werkt de inhoud van eenig blad nadeelig op de tucht aan boord, dan is de commandant van dien bodem verplicht het blad te verbieden. Is eenig artikel in strijd met den eerbied, welken de mindere ook buiten dienst aan den meerdere verschuldigd is, dan is de commandant gerechtigd den mindere, die het artikel schreef, te straffen. Wordt openlijk over de handelingen van een meerdere geoordeeld in goed- of afkeurenden zin, dan stelt hij, die oordeelt zich bloot aan toepassing van art. 28 [1]) van het Reglement van Krijgstucht. Mitsdien acht ondergeteekende ter zake algemeene voorschriften of orders overbodig.

Aan de leden, die de vraag gesteld hebben of eenig absoluut verbod, *niet* steunende op bepaald aangeduide feiten of beschouwingen, als o. a. gegeven door den commandant Hr. Ms. „Utrecht", door ondergeteekende wordt gebillijkt, kan hij — zich op een zuiver objectief standpunt stellende — geen ander antwoord geven dan: „ten volle". De krijgstucht kent geen met redenen omkleed bevelen of verbieden.

Inrichting der begrooting.

§ 7. Ondergeteekende is nog te kort als Hoofd van het Departement van Marine werkzaam, dan dat het hem mogelijk zou zijn reeds nu een afdoend oordeel uit te spreken omtrent de klacht van vele leden, dat de wijze waarop de begrooting

---

1) Buiten en behalve de hiervoren opgenoemde overtredingen tegen de krijgstucht of discipline behooren nog hiertoe en moeten als zoodanig gestraft worden. . . . .
alle zoodanige handelingen en gedragingen, welke met de instandhouding van eene goede discipline of krijgstucht in den dienst ter zee onbestaanbaar zijn.

is ingericht de bestudeering zeer bemoeilijkt. Inzonderheid acht hij de vraag of de inrichting der Marinebegrooting niet gelijk zou kunnen zijn aan die der begrooting van Oorlog, eerst dan voor beantwoording vatbaar, wanneer hij de in de laatste jaren over de inrichting der begrooting gewisselde stukken tusschen de Kamer en zijn ambtsvoorgangers zal hebben bestudeerd. Waar echter die wijziging betrekking had op de samenvoeging van al de uitgaven voor eenigen tak van dienst onder de daarvoor bestaande artikelen, acht hij dit gronddenkbeeld zoo juist, dat hij gemeend heeft reeds nu de door zijn ambtsvoorganger in de oorspronkelijke begrooting voor 1903 voorgestelde overbrenging van uitgaven van art. 31 naar de artikelen 5 en 6, — waaromtrent het hem vergund moge zijn te verwijzen naar de toelichting tot die artikelen — te mogen handhaven.

De wensch van één der leden, dat uit de bijlagen zou te zien zijn de verdeeling der uitgaven voor zeetraktementen enz. over de verschillende rangen enz. is moeilijk voor verwezenlijking vatbaar uithoofde van de daaraan verbonden belangrijke werkzaamheden. De opgaven van de aan de verschillende rangen enz. verbonden traktementen, soldijen enz. zijn te putten uit de betrekkelijke hoofdstukken der Verordeningen voor de Zeemacht.

Aan het verzoek om het naslaan der bijlagen tot de begrooting te vergemakkelijken door herhaling der letter van elke bijlage op elke bladzijde en het doorloopend pagineeren van de bladzijden van alle bijlagen is reeds bij deze begrooting voldaan, evenals aan het in de laatste zinsnede dezer paragraaf geuite verlangen.

Vermits het drukken van de begrooting niet behoort tot de bemoeienissen van het Departement en de pagineering van de geschreven Memorie van Toelichting niet overeenkomt met die der gedrukte Memorie, kan aan het verzoek om bij verwijzing naar de Memorie van Toelichting ook de bladzijden te vermelden, niet worden voldaan.

Artikelen.

Iste Afdeeling.

Art. 2. De opmerking, dat voor traktementen voor referendarissen f 100 meer wordt aangevraagd is minder juist.

Dat onder het geraamde bedrag op genoemd artikel voor 1903, voorkomende op Bijlage B der Marinebegrooting, voor referendarissen, wat ook het geval is voor commiezen, tweedeklerken enz., en thans ook voor hoofdcommiezen meer wordt uitgetrokken dan voor 1902, is een gevolg van in dat jaar en in 1903 plaats gehad hebbende traktementsverhoogingen ten gevolge van het verleenen van eervol ontslag aan ambtenaren.

De mededeeling, dat eene regeling in den zin van periodieke traktementsverhooging van ambtenaren tot het algemeen bestuur behoorende, reeds bij eenig Departement zou bestaan, moet op een misverstand berusten.

Art. 5. De dienst van de intendanten der zeemacht omvat in oorlogstijd: de voorziening in de behoeften der oorlogsvloot en gedeeltelijk ook van het niet geëmbarqueerde personeel der zeemacht, de aanvulling van den voorraad victualie, steenkolen, enz. van de magazijnen, den transportdienst en het beheer der geldmiddelen.

In vredestijd is deze hoofdofficier in het algemeen belast met het toezicht op den dienst der levensmiddelen en kleeding in de directie te Amsterdam en Willemsoord, mede met dat op den administratieven dienst aan boord van de tot de directie behoorende schepen; terwijl hij zich wijders op de hoogte stelt van zijn in oorlogstijd te verrichten werkkring en zorg draagt alles zooveel doenlijk daartoe voor te bereiden.

Art. 8. Ten aanzien van den klerk bij 's Rijks werven M. J. Polak kan worden medegedeeld, dat hij bereids in dienst werd hersteld en dat de sedert zijne schorsing ingehouden bezoldiging hem geheel is uitbetaald.

Art. 10. De diensten van den bediende bij de verificatie gevorderd, zijn van dien aard, dat de betrekking kan worden waargenomen door een gepensionneerd matroos, die als zoodanig reeds f 210 geniet; daarom acht ondergeteekende eene bijkomende belooning van f 275 voor deze betrekking zeer voldoende.

E.

Dat de uitgaven voor reiskosten jaarlijks een vrij aanzienlijk bedrag vorderen, moet worden erkend, maar daarmede is nog niet gezegd, dat op dat bedrag zou kunnen bezuinigd worden. Geene dienstreizen worden ondernomen zonder machtiging van den Minister en die machtiging wordt eerst verleend, wanneer hem blijkt, dat de dienstreis noodzakelijk is. Op deze aangelegenheid zal de aandacht gevestigd blijven.

Art. 12*c*. Naar aanleiding van de opmerking dat het niet vrij van bedenking was den eersten stap te zetten op den weg van voorziening op 's Rijks kosten in het onderhoud van aan ambtenaren toebehoorende rijwielen, heeft ondergeteekende de eer beleefd mede te deelen dat het voorstel om ter besparing van reiskosten aan den luitenant ter zee, belast met het toezicht op de artilleriewerkzaamheden in Polder VIII, voor het gebruik van zijn rijwiel in 's Rijks dienst eene toelage toe te kennen, geheel geschiedt in navolging van hetgeen reeds sedert jaren bestaat voor sommige categorieën van ambtenaren en officieren, ressorteerende onder de Departementen van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Oorlog.

IIde Afdeeling.

Het in deze bedoelde pantserschip is de „Koningin Wilhelmina der Nederlanden", welke onlangs uit Oost-Indië terugkeerde. Gedurende het verblijf in die gewesten, waar genoemde

bodem 5 Januari 1900 aankwam, werd aan herstellingen besteed een bedrag van f 49 508, te verminderen met f 12 055 voor materialen weder in de magazijnen opgenomen. Het schip is bestemd met Mei een oefeningstocht van een paar maanden te maken en zal daarna voor herstelling uit dienst worden gesteld. De voor die herstelling bij de oorspronkelijk ingediende begrooting noodig geachte som berustte niet op een onderzoek naar den toestand van romp, werktuigen en ketels, welk onderzoek eerst na buitendienststelling volledig kan plaats vinden. Waarschijnlijk zal daarbij vernieuwing van de ketels gevorderd worden.

Art. 13. Uit de posten voor diversen worden gekweten de kosten van verrichtingen en verstrekkingen ten behoeve van stoomsloepen, stoombarkassen en achterwielsloepen, van de schepen buitenslands, zoomede van de schepen en vaartuigen binnenslands, die organiek niet tot de directie behooren. Genoemde posten zijn, behoudens speciale verrichtingen, zooals de proefneming met draadlooze telegraphie, bedoeld onder art. 13. I, b^1, niet vatbaar voor eene juiste raming, en wordt deze gegrond op de kosten in vroegere jaren besteed.

Onder gereedschappen en werktuigen van algemeenen aard worden verantwoord de kosten der groote gereedschappen, de smeekolen, brand- en lichtstoffen en smeermiddelen ten behoeve van de werkplaatsen, zoomede de lichters, pompen, mastbokken, kranen, vlotten en brandbluschmiddelen der werf.

I, e. De art. 15 en 16 betreffen uitsluitend werkzaamheden voor en leveringen van artillerie- en torpedomaterieel door particulieren, terwijl ten laste van art. 13 alleen gebracht worden de grondstoffen, die onder eigen beheer tot artillerie- en torpedomaterieel verwerkt, of tot herstelling daarvan aangewend worden.

III, *c*. Het hier bedoelde pantserschip is de „Piet Hein" welk schip, na ruim zeven jaar voortdurend in dienst te zijn geweest, den 27 Februari jl. uit Oost-Indië in Nederland terug kwam en op den 14 Maart d. a. v. buiten dienst werd gesteld. Het volledig onderzoek is nog niet afgeloopen, de herstellingskosten zullen over dit en het volgende jaar worden verdeeld

V, c. Zoolang nog geen nieuw materieel is beschikbaar gekomen, dient op de „Schorpioen" gerekend te worden bij de landsverdediging.

De korvet „Sommelsdijk" moest dit jaar met spoed worden gereed gemaakt, om bij het toezicht op de zeevisscherij tijdelijk de „Zeehond" te vervangen, welk schip, na een voortdurenden dienst van tien jaar, eenige voorziening ondergaan en daartoe buiten dienst moest worden gesteld. Na afloop van die voorzieningen zal genoemde korvet in conservatie worden opgenomen, nadat de dan nog noodige herstellingen zullen zijn uitgevoerd.

Art. 16. Bij de aanvraag van gelden voor de onderdeelen der aan te bouwen schepen en van hunne bewapening moet

rekening worden gehouden, zoowel met den tijd, benoodigd voor voorbereiding en uitvoering der contracten, als met de verdeeling der uitgaven voor de verschillende dienstjaren. Daar het voornaamste torpedomaterieel bestemd is voor de onderwaterlanceerinrichtingen, is het noodig over verschillende daarvoor gevorderde inrichtingen te beschikken vóór de tewaterlating en moeten die dus reeds in den aanvang van den bouw afgeleverd worden.

Art. 17, *c*. De bedragen, voorkomende onder art. 19, *a*, betreffen uitgaven voor het auxiliair eskader in Nederlandsch-Indië te doen en berusten op ramingen van daar ontvangen; eventueel noodige machine-reparatiën in Indië uit te voeren moeten dus ook uit dat artikel worden gekweten. Daarentegen worden de gelden, benoodigd voor herstellingen aan werktuigen en ketels te verrichten in Nederland aangevraagd en verantwoord onder art. 17, *c*. Bijaldien verhooging van een dier artikelen noodig wordt geacht, moet die in elk geval bij de wet worden aangevraagd, en kan daardoor dus het overzicht en de contrôle over het geheel der Staatsuitgaven door de Volksvertegenwoordiging naar behooren geschieden.

Art. 18. Zooals reeds onder § 6 is opgemerkt worden lange trajecten in den regel afgestoomd met de vaart, die overeenkomt met het meest spaarzame kolenverbruik of met eene grootere vaart wanneer die zonder buitengewone krachtsinspanning kan worden volgehouden. Alleen bij spoedreizen wordt van nog grooter vermogen gebruik gemaakt.

Voor de oefening van het personeel en in het belang van het strijdvaardig zijn van het materieel is het noodig dat vrij veel gevaren wordt en dat dit meermalen plaats heeft met groot vermogen. De belangrijke kosten die het gevolg zijn van veel varen zijn oorzaak, dat men zich in deze zooveel beperken moet als met eene behoorlijke oefening van het personeel is overeen te brengen. Wat de strijdvaardigheid van het materieel betreft, moet men om zeker te zijn dat die behouden blijft, meermalen een onderzoek daarnaar instellen. Doet men dit te weinig, dan mist men de zekerheid dat het aan de gestelde eischen van den dienst blijft voldoen; geschiedt het veel, dan loopt men de kans dat het verbruikt wordt zonder evenredig nut te hebben opgeleverd. Een tusschenweg is gevonden door de voor dat onderzoek noodig geachte stoomproeven eens in de drie maanden te doen plaats hebben, zooals bepaald is in art. 41 van de Instructie voor de commandeerende officieren.

Dat in Indië meer gevaren wordt dan voor oefening gevorderd wordt, is ondergeteekende niet bekend. Uit de hem ten dienste staande rapporten blijkt integendeel dat oefeningen in het stoomen meermalen om verschillende redenen moesten worden nagelaten. Hij teekent hierbij nog aan, dat van de gewone dienstreizen zooveel mogelijk gebruik wordt gemaakt om het personeel te oefenen.

Art. 19. De uit Oost-Indië ontvangen raming ten bedrage van f 142 500, moet als volgt worden gespecificeerd:

Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina"	f	21 000,00
„ „ „Koningin-Regentes"		17 000,00
4 pantserdekschepen type-„Holland" of „Utrecht"		84 000,00
en voor de gereedmaking voor de terugreis van:		
eerstgemelden bodem		11 500,00
en een pantserdekschip type-„Holland" of „Utrecht"		9 000,00
Totaal . . .	f	142 500,00

Vermits evenwel het voornemen bestond Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina" in den aanvang van 1903 te doen repatrieeren, zoodat de kosten van gereedmaking voor de terugreis ten laste van den dienst van 1902 moesten komen, en ter vervanging daarvan een pantserdekschip type „Holland" of „Utrecht" *meer* tot de sterkte van het auxiliair eskader zoude behooren, en ook op zoodanig schip voor de terugreis moest worden gerekend, werd de raming bij het Departement herzien en vastgesteld op f 140 000.

Daar nu de noodzakelijke voorzieningen en de daaraan verbonden kosten hier te lande niet kunnen worden beoordeeld, moet de uit Oost-Indië ontvangen raming van kosten wel tot grondslag bij de samenstelling der begrooting dienen.

Het bedrag van f 253 591, dat, volgens stuk nº. 27 der begrooting van Nederlandsch-Indië voor 1903, voor herstellingen en verstrekkingen aan bodems van het auxiliair eskader is gerestitueerd aan de middelen in Nederland over 1901, houdt geen verband met de uitgaven op art. 19 der Marinebegrooting over 1901. Boeking onder die middelen heeft plaats ten voordeele van het jaar, waarin de betalingsstukken worden ontvangen. Die betalingsstukken zelven zijn in den regel ook ten laste van voorafgaande dienstjaren, en hebben zoowel betrekking op herstellingen als verstrekking van inventarisgoederen, levensmiddelen enz. aan naar Nederland terugkeerende schepen.

De meening van sommige leden, dat de tot het auxiliair eskader behoorende schepen in Indië geen herstellingen zouden mogen ondergaan zonder machtiging van het Departement van Marine in Nederland, berust op misverstand. Dezerzijds is alleen bepaald dat geen wijzigingen en veranderingen mogen worden uitgevoerd zonder daartoe bekomen autorisatie.

Art. 20. Ten opzichte van de vraag om overlegging van het rapport der commissie, benoemd bij beschikking van 24 November 1900 nº. 35, moet onderteekende opmerken, dat dit rapport werd samengesteld om te dienen tot voorlichting van den Minister en dat het niet bestemd was voor publiciteit. Ook hij wenscht zich op datzelfde standpunt te plaatsen, te meer daar de regeling van het personeel bij hem nog een onderwerp van nadere overweging uitmaakt.

Aangaande de beschikkingen door zijn ambtsvoorganger genomen naar aanleiding van de wenschen kenbaar gemaakt door de werkliedenvereenigingen, zij het volgende vermeld. Aan adressanten is medegedeeld, dat uit het rapport der Commissie is gebleken, dat de gemiddelde loonen bij 's Rijks marinewerven minstens gelijk — zoo niet hooger — zijn dan bij particuliere inrichtingen; dat de gemiddelde uurloonen te Amsterdam en te Hellevoetsluis hooger en die te Willemsoord minstens gelijk zijn aan die van particulieren, zoodat het verzoek om verhooging van loon niet ingewilligd kon worden. Dat ten aanzien van het verzoek om de werklieden op 35-jarigen leeftijd in het genot te stellen van het voor hunne qualiteit vastgestelde maximum-daggeld geen toezegging kan worden gedaan, omdat het bereiken daarvan afhankelijk moet gesteld worden van bekwaamheid en ijver, waarbij in aanmerking moet worden genomen, dat indiensttreding bij 's Rijks werven kan plaats hebben tot op 40-jarigen leeftijd en voor hen, die reeds vroeger in Rijksdienst waren, tot op 45 jarigen leeftijd.

Het verzoek om de werklieden in het genot te stellen van enkele verlofdagen met behoud van loon kon niet worden ingewilligd, aangezien reeds op verschillende vrije dagen behoud van loon wordt genoten. De bestaande bepalingen betreffende de wijze, waarop het personeel belangen, grieven of bezwaren ter kennis kan brengen van of bespreken met de hoofden der werkvakken, voldoenden waarborg gevend voor het behoorlijk in overweging nemen daarvan, werd instelling van een Kamer van arbeid of van eene vertegenwoordiging der werklieden overbodig geacht. Behoudens enkele uitzonderingen in het belang van den dienst, pensionneering op 60-jarigen leeftijd regel zijnde, behoeven daaromtrent geen nieuwe voorschriften te worden gegeven.

Vrije geneeskundige behandeling voor de werklieden te Willemsoord en hunne gezinnen kon niet worden ingewilligd.

Toekenning van dubbel dagloon voor werkzaamheden op Zon- en feestdagen aan hen, die 6 dagen loon per week genieten, is sedert voorgeschreven.

Bovendien werd nog bepaald, dat aan mindere geëmployeerden en werklieden verlof kan worden verleend met behoud van dagloon bij afwezigheid ter zake van ernstige ziekte of sterfgevallen van echtgenooten en van bloedverwanten in de rechte lijn, alsmede voor het bijwonen hunner begrafenissen.

Ten slotte zij hier nog gewezen op het nieuwe artikel 81 der begrooting, waarbij gelden worden aangevraagd om bij het overlijden van mindere geëmployeerden en werklieden, niet vallende in de termen der Ongevallenwet 1901, uitkeeringen te kunnen doen aan de nagelaten betrekkingen, volgens regelen, nader bij Koninklijk besluit vast te stellen.

Ondergeteekende meent zich voorshands aan deze door zijn ambtsvoorganger genomen beslissingen te moeten houden, doch geeft daarbij gaarne de verzekering dat zijn aandacht

voortdurend op deze en andere belangen van het arbeiderspersoneel gevestigd blijft.

De hoedanigheid van de werktuigen waarmede de Rijkswerven zijn uitgerust, is alleszins voldoende. Zij worden naar mate van gebleken behoefte zoo noodig door nieuwe vervangen, doch dient daarbij rekening te worden gehouden met de belangen van de schatkist, zoodat geen werktuigen worden aangeschaft, die niet dan in zeldzame gevallen gebezigd zouden kunnen worden.

Art. 23, II. Ook ondergeteekende hecht er veel aan dat het kolenladen snel kan geschieden.

In de directie der marine te Willemsoord is met verschillende schepen beproefd welke middelen aan te wenden waren om het laden van kolen te bespoedigen. Door hierbij gebruik te maken van met kolen beladen vaartuigen, die langs de van den wal afgekeerde zijde van het schip gelegd werden, gelukte het per uur eene hoeveelheid kolen over te nemen, die ongeveer het dubbele was van die, welke vroeger uit hetzelfde magazijn geladen werd, toen slechts aan de naar den wal gekeerde zijde geladen werd. Voor het beschikbaar stellen van vaartuigen, die voor dit doel meer geëigend zijn dan die welke bij de beproevingen gebezigd werden zullen maatregelen genomen worden.

De toestellen in gebruik aan boord van particuliere booten, die speciaal voor het vervoer zijn ingericht en wier laadruimen het grootste deel van het schip innemen, zijn niet toe te passen op onze oorlogsschepen, wier samenstelling en inrichting zoo geheel anders is. Voor de meening dat de inrichting der kolenruimen aan boord van onze nieuwste schepen in vergelijking met soortgelijke schepen van andere natiën te wenschen over zou laten, bestaat naar het gevoelen van ondergeteekende geen grond. Uit den aard der zaak levert het stuwen der kolen onder de pantserdekken der oorlogsschepen en bij de waterdichte indeeling der verschillende ruimen, meer bezwaren op dan op de gewone stoomers, of zelfs op de vroegere oorlogsbodems; doch bij verschillende gelegenheden is afdoende gebleken dat niet daarin de oorzaak van vertraagd kolenladen behoeft te worden gezocht. Op de „Holland" b.v. werden te Port-Saïd gemiddeld 100 ton per uur aan boord genomen en op de later aangebouwde schepen is de inrichting der stortkokers en laadpoorten aanmerkelijk beter. Ten gevolge daarvan kon dan ook de „Utrecht" in dezelfde haven in 6 uur 800 ton aan boord nemen, dus gemiddeld 133 ton per uur.

De Temperley-inrichting besproken in de zitting der Eerste Kamer van 17 October 1902, welke als proef zal worden aangebracht op de „Holland", moet dienen voor het overnemen van kolen van de kade dan wel uit langs boord liggende schepen.

De aanvraag van fondsen voor de oprichting van badhuizen in de verschillende directiën der marine, is voor 1903 beperkt

tot die directie, waar daaraan de meeste behoefte bestaat, om op volgende dienstjaren gelden voor zulke inrichtingen te Amsterdam en te Hellevoetsluis aan te vragen. Dat het aangevraagde bedrag buitensporig hoog geacht mag worden, kan bezwaarlijk worden toegegeven. Bij het maken van het ontwerp werden zeer gewaardeerde inlichtingen bekomen o. a. van den heer VAN HEEMSTEDE OBELT te Amsterdam en werd van de badinrichtingen te Alkmaar en te Vlissingen kennis genomen. Aan het artikel over fabrieksbaden, voorkomende in het Octobernummer van 1902 van het *Tijdschrift der Nederlandsche Maatschappij ter Bevordering van Nijverheid*, zal bij het vaststellen van de definitieve plannen de noodige aandacht worden geschonken. Opgemerkt moet echter worden, dat in bedoeld tijdschrift geen cijfers voor bouwkosten worden genoemd, welke kosten trouwens afhangen van de gesteldheid van het beschikbare bouwterrein en de grootte der te maken inrichting. Het voor Willemsoord ontworpen badhuis zal 34 badkamers bevatten.

Voor elk schip afzonderlijk ten behoeve van dagelijksche wassching houten loodsen daar te stellen, zou op groote bezwaren stuiten. Afgescheiden van de totale kosten, die zeer belangrijk hooger zouden komen dan die voor eene algemeene badinrichting, zou in de meeste gevallen geen terrein in de onmiddellijke nabijheid van het schip zijn aan te wijzen. Bovendien zou het maken van die verschillende badgelegenheden weinig passen in het door ondergeteekende voorgestane beginsel van kazerneering.

IIIde AFDEELING.

Art. 31. *B*, III. Uit het door de commissie, door zijn ambtsvoorganger benoemd in zake de onder- en bovenkleeding der schepelingen, ingediende rapport is gebleken, dat die kleeding, zooals die thans is vastgesteld, onder normale omstandigheden wat warmte aanbelangt ruim voldoende is.

Voor het wachtsvolk op de schepen bestemd voor het politietoezicht op de zeevisscherij, dat in den winter buitengaats geacht kan worden niet in normale omstandigheden te verkeeren, is thans bepaald, dat zij gedurende den tijd van hun verblijf aan boord ontvangen eene zoogenaamde wollen gebreide trui, die over de bovenkleeding doch onder de pijakker zal worden gedragen. Het kleedingstuk, dat evenals waakjassen en zuidwesters behoort tot den scheepsinventaris, wordt aan ieder die daarvoor in aanmerking komt, in bruikleen gegeven, doch moet bij vertrek van boord weder worden ingeleverd.

C, IV. Het bedrag van *f* 13 298 is het bedrag benoodigd tot betaling van soldijen en toelagen van de manschappen, behoorende tot het detachement te Peking. Het meerdere van de bij art. 14 van hoofdstuk III der Staatsbegrooting geraamde kosten vloeit voort uit de kosten benoodigd voor voeding, transportkosten voor overvoer en periodieke aflossing van dat detachement en mogelijke aflossing tusschentijds in geval van ziekte.

E. Bedoeld wordt dat gedeelte van het personeel der kustverlichting, hetwelk zal worden ingelijfd bij de militaire kustwacht, en de loodsen, bestemd om in oorlogstijd diensten te verrichten ten behoeve der oorlogsvloot, welke beide categorieën reeds in vredestijd voor deze taak worden geoefend.

Van het uitgetrokken bedrag is *f* 2400 bestemd tot vergrooting van den voorraad kleedingstukken, ten einde de militaire kustwachters bij mobilisatie van uniformkleeding te kunnen voorzien. Deze som is te beschouwen als eene uitgave voor éénmaal.

Een bedrag van *f* 1000 is bestemd voor toelagen aan het personeel, wanneer dit voor oefeningen wordt opgeroepen.

Het personeel zal alleen in geval van mobilisatie onderworpen zijn aan de militaire rechtsmacht. Het ligt in de bedoeling om de militaire kustwachters en militaire loodsen een afzonderlijk korps te doen vormen, aangezien hun toestand te veel verschilt zoowel van dien van het vaste personeel der marine, als van de marinereserve, om hen in een van de bestaande korpsen op te nemen.

Art. 34. Het aantal adspiranten voor den zeedienst bedroeg in 1902 91. Aan het examen voldeden 30. Door 27 werd eene benoeming aangenomen. Voor vermindering van waarde of gehalte van het korps zeeofficieren behoeft voorshands geen zoodanige vrees te bestaan, dat het treffen van ingrijpende maatregelen urgent zou zijn. De aandacht van ondergeteekende blijft op deze hoogst belangrijke aangelegenheid gevestigd. Waar in betrekkelijk korten tijd een, wat het aantal vakken betreft uitgebreid onderwijs-programma moet behandeld worden, spreekt het vanzelf dat van geen enkel vak meer werk gemaakt zal worden dan door ondergeteekende, den commandant van het instituut gehoord, noodig wordt geacht. Wat meer bijzonder het onderwijs in de stoomwerktuigkunde betreft, ondergeteekende erkent gaarne dat dit voor toekomstige zeeofficieren niet hetzelfde kan zijn als voor toekomstige machinisten. Hiermede wordt uit den aard der zaak rekening gehouden.

De zeeofficier wordt geenszins opgeleid om van hem een practisch bekwaam machinist te maken, doch wel wordt van hem geëischt, dat hij zooveel kennis van stoomwerktuigkunde bezit, dat hij kan beoordeelen, wat van de machines van het schip, dat hij later zal moeten commandeeren, kan worden gevorderd om het als oorlogswerktuig te gebruiken. De wetenschappelijke kennis in dit vak zal den zeeofficier als commandant in staat stellen tot eene juiste appreciatie van het werk dat door de onder zijne bevelen dienende machinisten moet worden verricht.

De meening dat de adelborsten op het instituut niet als militairen worden beschouwd, berust op een misverstand. Zij zijn het en worden als zoodanig beschouwd. Hoewel toegevende dat de opheffing van de verplichting voor de adelborsten om onderofficieren te groeten in strijd is met de gebruikelijke opvatting van militaire verhoudingen, kan ondergeteekende niet toegeven dat dit de vorming tot officier zoude benadeelen. In

deze opvatting staat ondergeteekende niet alleen, aangezien hetzelfde ook in een naburig groot Rijk het geval is. Het paedagogisch element wordt bij de opleiding der adelborsten geenszins verwaarloosd, hoewel tot nu toe militaire paedagogie niet als onderwijsvak werd behandeld. Het is ondergeteekende echter nimmer gebleken, dat de officieren die aan het Koninklijk Instituut voor de Marine worden geplaatst zich niet wijden aan het opvoedkundige gedeelte hunner taak en aan de karaktervorming der adelborsten, met wie zij dagelijks in aanraking komen. In het karakter der officieren zelf moet de grootste waarborg gezocht worden, dat zij de adelborsten goede begrippen inprenten ook omtrent hunne verplichtingen tegenover ondergeschikten. Het zijn voornamelijk de officieren van politie die daartoe in de gelegenheid zijn en op de keuze dezer officieren wordt dan ook bij de benoeming tot deze betrekking gelet.

Het omgaan met ondergeschikten is voorts, als onderwerp van onderricht, opgenomen in de instructie van den commandant van den bodem, waarmede de adelborsten der oudste afdeeling een kruistocht maken.

De wenk om een officier van de mariniers als officier van politie aan te stellen en de speciale kennis van dien officier te benutten voor de opleiding van de adelborsten, zal ondergeteekende gaarne bij voorkomende gelegenheid in overweging nemen.

Tot op heden gaf de plaatsing van adelborsten aan boord van de pantserdekschepen geene aanleiding tot moeilijkheden.

De instelling van eenige inrichting voor maritiem onderwijs op breedere basis of van eene applicatieschool ten behoeve van het korps zeeofficieren, werd reeds in verschillende vormen overwogen. In 1887 werd door eene daartoe benoemde commissie rapport uitgebracht over de wenschelijkheid en mogelijkheid der instelling van eene inrichting van hooger militair maritiem onderwijs. Dat rapport luidde ongunstig. In 1890 werd de wenschelijkheid overwogen om aan de Hoogere Krijgsschool een afzonderlijken cursus op te richten tot hoogere opleiding der marine-officieren (zie Gedrukte Stukken, Zitting 1889—1890, **27**). In 1894 werd het denkbeeld den cursus op het instituut in twee deelen te splitsen, een voor elementair, een voor hooger onderwijs, gescheiden door één jaar varen, aan het oordeel van verscheidene vlag- en hoofdofficieren onderworpen.

De beschouwingen bij die verschillende gelegenheden gehouden, hebben tot geen resultaat geleid, waartoe ongetwijfeld ook zal hebben bijgedragen het feit, dat hoe ook ingericht, de instelling van dergelijke hoogere school zou moeten gepaard gaan aan eene aanmerkelijke uitbreiding van het korps zeeofficieren.

De aandacht van ondergeteekende blijft intusschen op deze aangelegenheid gevestigd, waarbij hij evenwel opmerkt, dat voorshands het zijne overtuiging is, dat de eigenschappen, vereischt voor de hoogere rangen en voor de bevelvoering, vooral, zoo niet uitsluitend, aangekweekt en ontwikkeld worden in de practijk.

B, VI. In het ketelgebouw bij het oude droge dok en in dat bij het nieuwe op 's Rijks werf te Willemsoord is eene stoomdynamo geplaatst; deze dynamo's zijn onderling in gemeenschap en maken samen de bedoelde electrische installatie uit.

Art. 36. Voor het examen voor leerling-machinist meldden zich in 1902 75 adspiranten aan. Van dezen slaagden 28 en werden door het bedanken van 3 hunner 25 tot eene verbintenis toegelaten.

Art. 37, *c*. De hierbedoelde noodzakelijke uitgaven zijn de verplichte betalingen, als gevolg van eene schuldenlast, die tot nu toe rustte op de gebouwen, welke van de kweekschool deel uitmaken.

Art. 41. De opmerking van enkele leden, dat bij het verstrekken van verduurzaamde levensmiddelen aan de bemanning der oorlogsschepen in den regel gebruik gemaakt wordt van blikken, die reeds 5 à 6 jaren geleden zijn opgelegd, is slechts ten deele juist en bovendien overdreven.

Voor het gebruik op de schepen buiten Oost-Indië kan de voorraad na oplevering op de contracten, als wanneer deze het grootst is, slechts strekken voor één, ten hoogste anderhalf jaar. Op dit oogenblik werden reeds blikken verstrekt, geleverd in Juli 1902.

In Oost-Indië kan het zijn voorgekomen, dat de blikken, die verstrekt werden ouder waren dan anderhalf jaar. De tijd, verloopen tusschen het oogenblik, waarop de eisch van het benoodigde voor een zeker jaar uit Indië aan het Departement van Koloniën, dat voor de verstrekking zorg draagt, wordt ingediend en dat, waarop het laatste gedeelte van het uitgezondene zou kunnen zijn verbruikt, bedraagt ongeveer $1^3/_4$ jaar. Blijft nu, ten gevolge van meer verstrekte ververscching, van minder gedane tochten dan geraamd was en andere onvoorziene omstandigheden, het werkelijk verbruik gedurende dien tijd verre beneden het geraamde, dan moet noodwendig het overgeblevene eerst worden gebruikt, alvorens aan het versch uitgezondene mag worden begonnen.

Wanneer de conservatie naar eisch is geschied, en dit blijkt binnen 6 weken na de verduurzaming, dan blijven de blikken, wanneer zij uitwendig onbeschadigd zijn, ook gedurende den gewraakten tijd volkomen goed.

Ook het bezwaar, door deze leden gemaakt tegen het veelvuldig verstrekken van verduurzaamde levensmiddelen heeft geen reden van bestaan. Immers uitgifte van bedoelde levensmiddelen heeft uitsluitend plaats in zee, wanneer het onmogelijk is daarvoor versche levensmiddelen in de plaats te stellen, waartoe de vrijgevige bepaling van art. 31 van hoofdstuk II, deel III, der Verordeningen voor de Koninklijke Zeemacht de vrijheid geeft.

Ten slotte kan worden medegedeeld, dat ter voorlichting van ondergeteekende door hem eene commissie is benoemd om

na te gaan, of het wenschelijk en mogelijk is om in de thans bestaande samenstelling der voedingstarieven, zoowel in als buiten Nederland, wijziging te brengen.

Na kennisname van het door de commissie in te dienen rapport en de door haar eventueel te doene voorstellen zal wat de schafting in Indië betreft met den Minister van Koloniën overleg worden gepleegd.

Artt. 43—44. De verzekering kan worden gegeven, dat de hospitalen der marine voldoen aan in billijkheid te stellen eischen, ook aan die betrekkelijk huisvesting van uit Indië teruggekeerde zieke schepelingen, alsook van hen — en deze zijn niet talrijk — die eene langdurige verpleging moeten ondergaan. Zoo dit noodig wordt geoordeeld kunnen zij, die uit de koloniën wegens geschokten gezondheidstoestand terugkeeren, bovendien ter verpleging worden opgenomen in het gezondheidsetablissement te Laag Soeren. Dit geldt zoowel voor officieren, als voor onderofficieren en overige schepelingen. Dat er in de hospitalen misstanden zouden zijn, die in de naaste toekomst belangrijke verbetering in huisvesting enz. zouden noodzakelijk maken, kan niet worden toegegeven. Er wordt voortdurend naar gestreefd om de inrichting van deze hospitalen, in verband met den aard der ziekten van de overgroote meerderheid der lijders, gelijken tred te doen houden met de eischen van de moderne ziekenverpleging, zoowel wat betreft aanbouw van barakken, desinfectieovens, als verstrekking der nieuwere hulpmiddelen van onderzoek en van genezing, wat ook uit volgende begrootingen zal blijken.

Van den algemeenen maatregel, dat ieder militair van welken rang ook, bij verpleging in de hospitalen, eene korting op het traktement ondergaat, wordt afgeweken bij verpleging wegens accidenten of verwondingen, indien deze niet het gevolg zijn van eigen schuld of onachtzaamheid, terwijl voorts door ondergeteekende deze vrijstelling van korting op het traktement is uitgebreid voor die ziektegevallen, waarvan kan worden geconstateerd, dat zij het gevolg zijn van eene dienstverrichting. De regeling zooals zij thans is, kan toch bezwaarlijk onbillijk worden geacht, althans wanneer de toegepast wordende kortingen niet te hoog zijn; ondergeteekende zal gaarne aan deze aangelegenheid zijne aandacht blijven schenken, waarbij hij opmerkt dat het marine-personeel behalve in Nederland ook in de koloniën en elders dient.

Art. 47. De opmerking, dat in sommige gevallen ten onrechte verblijfkosten zijn onthouden aan zeeofficieren, die diensten aan den wal verrichtten, en dat om aan de betaling van zoodanige vergoeding te ontkomen de toevlucht is genomen tot het rangschikken van die officieren — somtijds slechts voor weinige dagen — onder „aan wal zonder vrije woning" geplaatsten, berust op misverstand.

Aan ieder zeeofficier, die ingevolge de bestaande bepalingen recht heeft op verblijfkosten, en zulks is steeds het geval bij

committeeringen naar de eene of andere plaats, worden die zonder eenig voorbehoud verleend. Alleen bij *detacheeringen*, als wanneer belanghebbenden dus *van standplaats veranderen*, wordt, al naargelang aan de detacheering al of niet het genot van vrije woning is verbonden, toegekend zeetraktement, bepaald voor plaatsing aan wal *met* of *zonder* vrije woning.

In het eerste geval voorziet dus het Rijk in de woning en bedraagt het zeetraktement *minder* dan in het laatste geval, vermits alsdan in het hoogere zeetraktement reeds vergoeding voor voorziening in eigen woning is begrepen.

IVDE AFDEELING.

I. Sedert een stoomloodsvaartuig aan den Hoek van Holland en een te IJmuiden aan den dienst werden toegevoegd, wordt de zeilloodsdienst, zoodra deze door omstandigheden van weer, wind, enz. in de uitoefening van den loodsdienst zoude te kort schieten, door stoomloodsdienst vervangen. Nu een derde stoomloodsvaartuig voor den dienst gereed is, bestaat de zekerheid, dat bij het eventueel tijdelijk aan den dienst onttrokken worden van een der dienstdoende stoomloodsvaartuigen, in dien dienst onmiddellijk zal kunnen worden voorzien. Of het nuttig en noodig is dien tijdelijken stoomloodsdienst te vervangen door een permanenten stoomloodsdienst, met opheffing der zeilloodsvaartuigen, maakt bij ondergeteekende een punt van ernstige overweging uit.

A. art. 50 c. Daar de stoomloodstransportvaartuigen niet bestemd zijn voor het oefenen van toezicht, behoeft er geen vrees te bestaan dat de inrichting van het nieuw voorgestelde vaartuig, ook voor het bergen van gas voor de vulling van lichtboeien, ten nadeele zal zijn van het gebruik van het schip.

De stoomloodstransportvaartuigen zijn in werkelijkheid de werkvaartuigen van het loodswezen, de betonning en de verlichting, aangewezen om gebruikt te worden voor alle noodige diensten op het gebied van de veelzijdige in de loodsdistricten voorkomende werkzaamheden. Door het voorgestelde vaartuig tevens te voorzien van gasreservoirs, wordt de aard van den dienst van het vaartuig niet veranderd.

B. art. 60 h. De sterkte van het personeel voor de lichtschepen is in alle opzichten voldoende te achten en uitbreiding daarvan komt den ondergeteekende daarom niet noodig voor.

De regeling, ingevolge welke de 2de en 3de lichtwachters, menschen uit den matrozenstand, waaraan geen bijzondere eischen van bekwaamheid worden gesteld, van de 12 maanden 8 maanden aan boord met vrije voeding en 4 maanden aan den wal met behoud van traktement doorbrengen, acht de ondergeteekende zoo billijk, dat van hem geen voorstel tot wijziging daarvan kan worden verwacht.

Art. 67 g. Uit overweging dat de wenschelijkheid gebleken

is om verbetering te brengen in de verlichting van de Nederlandsche kust, opdat deze, zoowel wat aangaat de lichtbron als het karakter der lichten, volkomen aan de tegenwoordig daaraan te stellen eischen zal kunnen voldoen en zulks in de eerste plaats, wat de groote kustlichten betreft, is door den ondergeteekende eene commissie benoemd, aan welke de opdracht is verstrekt na te gaan, welke verbeteringen voor de verlichting van de Nederlandsche kust noodig zijn en in het stelsel van verlichting voor onze kust zullen passen, — zoomede om een schema op te maken van de gaandeweg in uitvoering te brengen werken, met eene globale opgave van de daarvan te verwachten financieele gevolgen en met aangeving van het tijdsverloop, waarin uit een technisch oogpunt een en ander uitgevoerd zal kunnen worden.

Die commissie bestaat uit den inspecteur-generaal van het loodswezen, de inspecteurs van het loodswezen, te Rotterdam, Vlissingen en Amsterdam, den chef der afdeeling Hydrographie bij het Departement van Marine, den electro-technicus der marine en den bouwkundige bij den dienst van het loodswezen enz.

Aan de commissie is de machtiging verstrekt, om, ten einde bekend te worden gesteld met de wenschen die voor het beoogde doel bij belanghebbenden mochten bestaan, zich in verbinding te stellen met directiën der Nederlandsche stoomvaartmaatschappijen en met directiën van een of meer groote buitenlandsche stoomvaartlijnen, welke eene geregelde vaart op de Nederlandsche havens onderhouden, zoomede bij personen, die bij de kustlichten in eenig opzicht betrokken zijn.

Wat het licht te Scheveningen betreft, de lichtbron daarvan wordt reeds versterkt door het aanbrengen van petroleumgloeilicht, terwijl het veranderen van het karakter van dit licht ongetwijfeld zal opgenomen worden in de voorstellen der commissie.

Vde Afdeeling.

De ondergeteekende kan geen vrijheid vinden om aan de Vereeniging „Het Marinefonds" een subsidie uit 's Rijks schatkist toe te kennen (zie Memorie van Antwoord VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1898, § 4, bladz. 6).

Deze en andere in de marine bestaande vereenigingen stellen zich niet *alleen* ten doel onderstand te verleenen aan hulpbehoevende weduwen en weezen van deelhebbers, maar ook aan die deelhebbers *zelven*, voor zoover zij den dienst *zonder* of met *een klein pensioen* wegens lichaamsgebreken hebben moeten verlaten.

Waar nu door de ingevoerde militaire pensioenwetten belangrijke offers van 's Rijks schatkist worden gevraagd en ook jaarlijks gelden op de Marinebegrooting worden aangevraagd om *kleine* gratificatiën te kunnen toekennen — welke gelden immer voor *weduwen* worden aangewend, — behoudens een luttel bedrag tot ondersteuning van zonder pensioen ontslagen werklie-

den — (zie Memorie van Antwoord VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1898, Vde afdeeling, art. 71), — meent ondergeteekende dat vooralsnog geen meerdere lasten op 's Rijks schatkist mogen worden gelegd.

Bovendien mag mede niet uit het oog worden verloren, dat, hoe goed het beheer van meerbedoeld fonds ook moge zijn en hoeveel vertrouwen het ook moge verdienen, de contrôle op de gelden, die door het Rijk zouden worden geschonken, bij het tweeërlei doel dat het fonds beoogt, verloren gaat. Bij het Departement van Marine wordt er toch steeds naar gestreefd door onderzoek bij de gemeentebesturen de gelden, voor gratificatiën toegestaan, aan de *meest* behoeftigen te geven.

Het wil om alle bovengenoemde redenen ondergeteekende toeschijnen, dat het beter is dat het fonds geheel zijn particulier karakter blijft behouden en dat vooralsnog worde afgewacht welk resultaat de arbeid der commissie van advies in zake de oprichting van een pensioenfonds voor weduwen en weezen van militairen beneden den rang van officier zal hebben, en welke offers daarvoor 's Rijks schatkist zullen worden opgelegd.

Voor de geheele afwikkeling van het Fonds voor dek- en onderofficieren wordt geacht noodig te zijn een werkelijk kapitaal van ruim acht ton, waarvoor thans nog aanwezig is een kapitaal groot f 920 000 inschrijving in het Grootboek der $2\frac{1}{2}$ pcts. Nationale Schuld. Zooals reeds vroeger is gezegd, zal de afwikkeling nog 20 à 25 jaar duren en blijft alzoo de financieele uitslag geheel afhankelijk van den koers, waartegen men voorschreven kapitaal telken jare zal moeten realiseeren. In 1895 werd de $2\frac{1}{2}$ pcts. Nationale Schuld verhandeld tegen $93\frac{3}{8}$ pct., thans tegen 80 à 81 pct. en tijdens den Fransch-Duitschen oorlog daalde zij tot 58 pct. Uit een en ander mag alzoo blijken, dat van eene meerdere uitkeering van gelden, dan in de statuten van het fonds is vastgesteld, geen sprake kan zijn. Eene regeling der uitkeeringen zooals die door een lid zou worden gewenscht is geheel in strijd met de verkregen rechten van de thans nog in dienst zijnde deelgenooten.

Art. 72. *d.* Ten aanzien van de uitgesproken wenschelijkheid tot herziening der wet van 18 Juni 1892 („Staatsblad" n°. 144), merkt de ondergeteekende op, dat, in verband met de noodzakelijkheid om bedoelde wet binnenkort aan te vullen ten behoeve van het machinekamerpersoneel der stoomloodsvaartuigen, bij het opmaken van het desbetreffend wetsontwerp ook de wijziging van enkele bepalingen der loodspensioenwet in overweging zal worden genomen, welke verband houden met de toekenning van pensioen wegens gebreken, niet door den dienst ontstaan.

Eene eventueele wijziging dier bepalingen zoo ingrijpend dat voldaan zou kunnen worden aan het verlangen om de pensioenen van iederen loods meer in overeenstemming te brengen

met de genoten bezoldiging, kan van ondergeteekende niet worden verwacht.

De meening, dat de gebreken aan het gezichtsvermogen geacht kunnen worden te zijn ontstaan in en door den dienst kan, van een wetenschappelijk standpunt, niet worden onderschreven.

Voldoening aan den wensch om den diensttijd, noodig voor het verkrijgen van vol pensioen bij 55 jaren ouderdom, van 35 op 30 jaar te brengen, acht de ondergeteekende niet wenschelijk, aangezien juist op de diensten van deze ervaren landsdienaren groote prijs wordt gesteld.

Voor de vervulling van eenige betrekking onder het Departement van Marine resorteerende, waarvoor ter zake van gebreken aan het gezichtsvermogen voor den loodsdienst afgekeurd loodspersoneel geschikt wordt geacht, wordt in de eerste plaats op dat personeel gelet. Nog in den loop van het jaar 1902 en het 1ste kwartaal 1903 zijn 5 voor voormelde gebreken afgekeurde loodsen voor eene betrekking in aanmerking gebracht. Twee daarvan werden benoemd tot lichtwachter bij eene verlichting, alwaar het gebrek aan het gezichtsvermogen geen bezwaar opleverde, terwijl de drie overigen respectievelijk werden aangesteld tot waker over de in reserve en conservatie liggende loodsvaartuigen te Hellevoetsluis, tot meesterknecht bij het betonningsmagazijn te Vlissingen en tot gedelegeerde van den ontvanger der loodsgelden en commissaris der loodsen te Maassluis, ter standplaats Schiedam, benevens scheepsdiepgangmeter aldaar.

Art. 75. Aan den wensch door enkele leden geuit om aan werklieden die reeds sedert lang aan een der Rijkswerven zijn verbonden en die wegens gebrek aan werk moeten worden ontslagen, een wachtgeld toe te kennen, kan bezwaarlijk voldaan worden. Die op daggeld arbeidende werklieden zijn geen ambtenaren met vaste aanstelling en zouden dat ook niet kunnen worden zonder nadeel voor den dienst. Evenals bij alle andere industrieele inrichtingen moet ook bij 's Rijks werven het personeel naar gelang van behoefte kunnen worden uitgebreid of ingekrompen, al staat daarbij ook het streven voor, om, zonder in werkverschaffing te vervallen, het personeel op eene normale sterkte te houden. Elke andere regeling zou de economische werking dier inrichtingen onmogelijk maken. De bedoelde werklieden ontvangen evenwel, indien zij tijdens hun ontslag nog niet voor pensioen in aanmerking komen, een bewijs van uitgesteld pensioen, ingaande bij het bereiken van den zestigjarigen leeftijd.

Art. 80 *b*. In bedrijven, waar het loon niet als jaar- of weekloon maar als dag- en uurloon wordt berekend, kan men bezwaarlijk beweren, dat de gelden, die worden toegekend, wanneer de arbeid stil staat, moeten worden aangemerkt als verdiend loon.

Zooals door enkele leden werd gezegd, is het voor eene

goede boekhouding, dat de hier besproken uitgaven naar de Vde Afdeeling werden overgebracht; zij behooren overigens tot de algemeene kosten van het bedrijf.

Bededagen zijn de dagen waarop om bijzondere redenen de natie van overheidswege wordt uitgenoodigd zich in het gebed te vereenigen. Voor de marine vooral hebben deze dagen eene bijzondere beteekenis, zooals uit de geschiedenis van het zeewezen voldoende blijkt.

Van de op dit artikel uitgetrokken gelden zouden volgens de vroegere begrootingen begrepen zijn onder de artt. 20, 21, 42*a*, 61*a* en 65 respectievelijk f 40 500, f 650, f 130, f 600 en f 120.

Art. 84. De hierbedoelde club doet ook wedstrijden houden in het roeien en zeilen in marinesloepen, geheel bemand met minder personeel van de zeemacht.

Elders heeft ondergeteekende met een enkel woord aangestipt, van welk standpunt hij lichaamsoefening beschouwt (zie bladz. 12, alinea 3, van onderen).

Hij vertrouwt, dat de door enkele leden geopperde bedenkingen tegen dezen post hiermede opgeheven zijn.

De Minister van Marine,
ELLIS.

UITTREKSEL UIT DE TOELICHTINGEN. [1]

Art. 14. Aanbouw van schepen en vaartuigen door particulieren; kosten van vervoer, begraeving, conservatie, keuring en toezicht:

Vier torpedobooten (eerste gedeelte)		f 640 000,00
Kosten van toezicht		600,00
Idem.	Drie torpedobooten („Smeroe", „Tangka", „Wajang".	1 500,00
		f 642 100,00

De kosten van toezicht voor de vier torpedobooten zijn tot f 600 verminderd, omdat de booten zooveel later dan verwacht werd, in aanbouw zullen worden gebracht.

De aanvraag van de kosten van toezicht voor de drie in aanbouw zijnde torpedobooten is noodig, omdat deze niet op tijd, maar eerst in 1908 zullen worden opgeleverd.

---

[1] De toelichtingen, welke ongeveer gelijkluidend zijn als die welke op de vorige Marinebegrooting voorkwamen (zie „Marineblad" 25 Oct. 1907) worden hier niet weder vermeld. Red.

Art. 16 *g*. Zie Memorie van Toelichting.
Aanschaffing van verspertorpedomaterieel . . f 8 200,00

Art. 17 *c*. Herstelling van stoomwerktuigen en ketels:

Herstellingen aan werktuigen en ketels van de defensievloot	f 110 000,00
Herstellingen aan werktuigen en ketels van schepen voor algemeenen dienst	250 710,00
	f 360 710,00

Onder verwijzing naar hetgeen ter zake in de oorspronkelijke begrooting werd toegelicht, strekke, dat het hooger bedrag van f 120 710, dat thans op dit onderdeel wordt aangevraagd, moet dienen tot betaling van den laatsten termijn voor de herstelling van de werktuigen van Hr. Ms. „Friesland" en den eersten termijn voor de herstelling der werktuigen van Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina".

Art. 19. Kosten buitenslands gemaakt tot herstelling, toetuiging en uitrusting van schepen, uitgezonderd steenkolen; kosten van vervoer en toezicht:

a. Auxiliair eskader in Oost-Indië.	f 112 000,00
b. Overige schepen	20 000,00
	f 132 000,00

De raming is voor onderdeel *a* opgemaakt naar de uit Oost-Indië ontvangen gegevens; gewijzigd naar de sterkte en aflossing van het auxiliair eskader, zooals die voor het jaar 1903 is voorgesteld, zie bijlage D (gewijzigd). De aanvraag is als volgt te specificeeren:

Hr. Ms. „Koningin Regentes".	f 17 000,00
vier pantserdekschepen	86 000,00
en voor de gereedmaking voor de terugreis van een pantserdekschip	9 000,00
	f 112 000,00

De hoogere raming voor onderdeel *b* houdt verband met het gewijzigde vaarplan.

Art. 20 I*a*. Aanbouw van schepen en vaartuigen; aanbouw van lichte vaartuigen en goederen daarvoor:

Pantserschip „Hertog Hendrik" (vierde gedeelte)	f 305 000,00
„ type „Koningin Regentes" . . .	100 000,00
	f 405 000,00

Art. 20, VI, c^1. De som voor pantserschepen is verhoogd, om aan de „Piet Hein" meer te verwerken dan aanvankelijk in het voornemen lag, ten einde dien bodem spoediger voor den dienst gereed te hebben.

Het aanvragen van een lager bedrag voor pantserdeksche-

pen is een gevolg van de omstandigheid, dat Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina" later beschikbaar zal komen voor het onderzoek naar den toestand van den romp en den aanvang der herstelling, zoodat aan dien bodem minder loon verwerkt zal worden.

De som voor kanonneerbooten aangevraagd is verhoogd, in verband met de verwapening van de „Hefring" en de ketelverwisseling van de „Sperwer".

Voor de schoeners tot bescherming der visscherij, zie art. 18, IIIc.

Art. 20, XI, *b*². Door staking der opleiding van stokers is de raming kunnen verminderd worden.

Artt. 26—30. De thans hoogere raming van de artt. 26 tot en met 30 is een gevolg van de omstandigheid dat nader twee pantserdekschepen, in stede van 12 maanden, resp. 3½ maand en 10 maanden in Indië zullen aanwezig zijn.

Art. 31. Hieronder is begrepen een bedrag van f 3600 als tegemoetkomingen voor uniform-verandering aan onderofficieren met den rang van korporaal, die tot den rang van sergeant bevorderd worden, waarvoor verwezen wordt naar de Memorie van Toelichting tot de oorspronkelijke ontwerp-begrooting — alsmede de kosten van het detachement mariniers te Peking, bestaande uit 1 eerste-luitenant, 1 sergeant, 3 korporaals en 25 mariniers en bedragende f 13 298; laatstgenoemd bedrag komt echter aan het slot wederom voor als restitutiepost uit hoofdstuk III der Staatsbegrooting.

In vergelijking met 1908 — oorspronkelijk — wordt thans meer noodig geacht voor de rubrieken:

B, I.	West-Indië	f 169 933,00
C, I.	Torpedodienst	2 525,00
C, II.	Defensiematerieel	27 885,00
C, III.	Instructie- en logementschepen . .	8 402,00
	Totaal . .	f 208 745,00

en minder voor de rubrieken:

B, II.	Buitenlandsche dienst . .	f 45 614,00	
B, III.	Politietoezicht	5 662,00	
C, IV.	Wachtschepen	16 024,00	
			67 300,00
	Blijft meer . .		f 141 445,00

In verband hiermede en met het lager bedrag der aftrekposten, aangezien de kosten der wachtschepen zijn verminderd met de som wegens vermoedelijke onvoltalligheid van het personeel, wordt de eindraming van het artikel voor 1908 f 161 000 hooger gesteld dan in de oorspronkelijke raming.

Art. 38. Het benoodigde op dit artikel is f 14 717,80 minder geraamd dan bij de primitieve begrooting voor 1908 was

opgegeven. Dit verschil bestaat uit f 1600 minder uitgetrokken voor traktementen der officieren, door terugname van het voorstel om de oudste twee 1ste-luitenants tot kapitein te bevorderen; uit f 21 000, welke som thans gerekend wordt meer te kunnen worden afgetrokken voor soldijen enz. van aan de sterkte ontbrekende manschappen en uit f 7000 minder uitgetrokken voor kosten der werving. Tegenover deze verminderingsposten staan als vermeerdering: f 1300 opgebracht voor een luitenant minder in te schepen en f 13 582,20, welk laatste bedrag gerekend wordt minder te mogen worden afgetrokken voor soldijen enz. van onderofficieren en minderen bij inscheping.

Wat betreft de vorenvermelde terugname van het voorstel om twee luitenants tot kapitein te bevorderen, wordt opgemerkt, dat, door het onlangs verleend eervol ontslag aan een kapitein, de oudste dezer luitenants reeds tot dien rang bevorderd is, terwijl voor den tweede gegronde vooruitzichten voor bevordering tot hoogeren rang bestaan.

Art. 40. De thans hoogere raming van dit artikel, dan bij de oorspronkelijke begrooting voor 1903, houdt verband met eenige aangebrachte wijzigingen in het reglement voor het toelatingsexamen voor het Koninklijk Instituut voor de marine te Willemsoord, o. a. dat aan iederen examinator een der andere commissieleden als assessor zal worden toegevoegd; dat het schriftelijk examen, in stede van 2 dagen, 3 dagen en het mondeling, in stede van $1^1/_2$ dag, 2 dagen zal duren; zoomede, dat vanwege het Departement van Marine woordenboeken zullen worden verstrekt bij de vertaling van Nederlandsche opstellen in eene vreemde taal. Ten gevolge van die maatregelen, waarvan hoogere uitgaven op het artikel het onmiddellijk gevolg zullen zijn, is het noodig het artikel voor 1903 f 1500 hooger te stellen.

Art. 41. De berekening van dit artikel is gegrond op de raming van de samenstelling en beweging der actieve zeemacht volgens de bemanningslijsten voor het jaar 1903 (gewijzigde bijlage D dezer begrooting) en op de prijzen in 1903 voor de verschillende artikelen van schafting besteed.

De kosten van het dagelijksch rantsoen zijn ten gevolge van hooger prijzen voor sommige artikelen van levensmiddelen, gestegen en bedragen:

Curaçao	f	0,58
binnenslands		0,41
buitengaats		0,62

tegen respectievelijk f 0,54, f $0{,}38^5$ en f 0,60 voor 1902 en f 0,56, f 0,40 en f 0,61 bij de oorspronkelijke begrooting uitgetrokken.

De wijziging van het onderdeel B I (Torpedodienst) naar gewijzigde bijlage F, betreft de daartoe behoorende schepen.

Bij de bedragen voorkomende in gewijzigde bijlage F, achter

elk schip, is rekening gehouden met de posten bedoeld onder C, D en A, waarmede het bruto cijfer van dit artikel is vermeerderd of verminderd.

Onder de rantsoenen zijn voor den tijd van 6 maanden niet begrepen die van het personeel gedetacheerd bij het Koninklijk Instituut voor de marine en de marinehospitalen (zie Memorie van Toelichting tot de oorspronkelijke begrooting, zoomede art. 34 a en 43).

Het hoogere bedrag ad f 56 000 in vergelijking met de oorspronkelijke begrooting is eensdeels het gevolg der wijziging van bovenbedoelde bijlage D en anderdeels omdat de berekening thans heeft plaats gehad overeenkomstig de laatste (voor 1903) bestede prijzen.

Art. 88. Ten einde over de noodige gelden te kunnen beschikken bij toepassing eventueel van het voorkomende in de laatste zinsnede van artikel 113 der Militiewet 1901 is een bedrag van f 1000 geraamd.

In verband met het bedrag der op het oogenblik reeds toegekende vergoeding is thans f 900 meer uitgetrokken dan de som bij de oorspronkelijke begrooting voor dit artikel opgebracht.

Vermits het benoodigde echter niet met juistheid is te ramen is het artikel opgenomen onder artikel 2 der begrootingswet.

DEFINITIEVE MARINEBEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1903.

VOORLOOPIG VERSLAG.

Het afdeelingsonderzoek heeft aanleiding gegeven tot de volgende opmerkingen en beschouwingen.

Algemeene beschouwingen.

§ 1. *Optreden des Ministers.*

In één afdeeling verklaarden verschillende leden er prijs op te stellen van den nieuw opgetreden Minister te mogen vernemen of hij de politieke beginselen van dit Kabinet is toegedaan.

Aanvankelijk had men van de werkzaamheid van dezen Minister een gunstigen indruk verkregen. Hoewel hij zich te recht op eenige punten van belang het indienen van voorstellen voorbehoudt, totdat het resultaat van nadere overweging verkregen zal zijn, blijkt toch uit de ingediende stukken reeds in menig opzicht van zijne meening. Dit geldt in het bijzonder van zijne Nota ter beantwoording van het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke Marinebegrooting voor 1903. Daarom lag het voor de hand bij de beschouwingen over de definitieve begrooting voor het loopende jaar hier en daar uit die Nota een greep te doen, ofschoon dit stuk eigenlijk geen onderwerp was van het afdeelingsonderzoek en dit Verslag dus daarop niet verder ingaat.

§ 2. *Raad van Marine en Raad van Defensie.*

Zoo kwamen ter sprake de *Permanente Marineraad* en de *Permanente Commissie* of *Raad van Defensie.*

Enkele leden hadden bedenking tegen beide colleges. Zij vreesden dat de instelling dezer Commissiën zal leiden tot verhooging van de uitgaven voor militaire doeleinden, omdat de hoofden der beide Militaire Departementen door den steun der adviezen van deze lichamen nog eerder er toe zullen komen zware offers van de schatkist te vragen voor leger en vloot.

Verschillende leden verklaarden aan de instelling van den permanenten marineraad niet zooveel waarde te hechten, omdat zij in dien maatregel slechts zagen het geven van uitbreiding

aan de bestaande commissie van advies aan het Departement door het daarin opnemen van eenige rechtstreeks met de vloot in aanraking zijnde marine-autoriteiten. Wel zal de Raad eene ruimere taak hebben dan de bestaande commissie, omdat hij ook advies zal hebben te geven omtrent aangelegenheden betreffende de organisatie en de inrichting van het personeel en omdat hem het recht wordt toegekend uit eigen beweging van advies te dienen, maar zijne werkzaamheid zal dan toch altijd slechts van zuiver adviseerenden aard zijn. Hetgeen deze leden wenschten — en, naar zij meenden, in het algemeen door voorstanders van een raad van marine wordt verlangd — is het in het leven roepen van een college, samengesteld uitsluitend uit buiten het Departement staande marine-autoriteiten, dat de plannen uitgaande van het Departement zal hebben te beoordeelen, zelfstandig de marinevraagstukken zal moeten bestudeeren en vastheid van richting zal moeten geven aan den aanbouw van nieuw materieel en dat ook voor de Volksvertegenwoordiging het karakter zal dragen van een lichaam, leidinggevende in technische marine-aangelegenheden. Ook zouden, volgens sommigen, in zoodanig college niet altijd dezelfde autoriteiten zitting moeten hebben, maar zou men de wijze van samenstelling telkens moeten laten afhangen van den aard van het te behandelen onderwerp, in dien zin dat elk vraagstuk zou worden onderworpen aan het oordeel van die officieren en ambtenaren van hoogen rang, die geacht konden worden het meest ter zake kundig te zijn.

Vele andere leden juichten de instelling van den Raad toe. Het kwam hun voor dat de Minister volkomen te recht aan dit college geen ander karakter gegeven wil zien dan van eene commissie van advies. Het groote voordeel van deze commissie boven de bestaande is hierin gelegen dat zij ook marine-autoriteiten buiten het Departement onder hare leden zal tellen, waardoor, zooals de Minister in de Bijlage der Memorie van Toelichting zegt, beschikt zal kunnen worden over de ervaring van die autoriteiten, die meer rechtstreeks en voortdurend met de vloot in aanraking zijn. De voorkeur voor een college met wisselend personeel in bovenbedoelden zin werd dezerzijds geenszins gedeeld. Vastheid in de samenstelling is noodig in het belang van continuïteit en zekerheid van richting, vooral waar het geldt aanschaffing van nieuw materieel. Er zullen toch reeds altijd leden zijn die na een lidmaatschap van betrekkelijk korten duur door anderen vervangen worden. De directeuren en commandanten der marine bijv. bekleeden dat hooge ambt in den regel slechts enkele jaren.

Van de werkzaamheid der nieuwe commissie hadden sommigen, wat het geven van vastheid aan de plannen van aanbouw betreft, goede verwachtingen en ook vertrouwde men dat hare bemoeiingen bevorderlijk zullen zijn aan de spoedige indiening van meer volledige voorstellen tot nieuwen aanbouw, dan thans de Kamer hebben bereikt.

Men vroeg waarom de marinestoomvaartdienst in de commissie niet is vertegenwoordigd.

Ook had het de aandacht getrokken dat de inspecteur van den torpedodienst niet tot de leden behoort.

In het *Marineblad* van Mei j.l. wordt de sous-chef van den marinestaf nog genoemd als lid van den Raad. Is deze mededeeling juist?

Waarom, zoo werd voorts gevraagd, wil de Minister alleen actief dienende officieren in den raad zitting doen nemen? Die regeling belet partij te trekken van de diensten van gepensionneerden, die juist in zulk een college van advies uitstekend op hunne plaats zouden kunnen zijn.

Van anderen kant werd echter hiertegen opgemerkt, dat het wel eens moeielijk zou kunnen zijn, gepensionneerden, die voor het lidmaatschap van den raad minder geschikt mochten blijken, het college te doen verlaten.

Inlichting werd ten slotte gevraagd omtrent de wijze van samenstelling van zulk een college in het buitenland.

Van het karakter der in te stellen permanente commissie van advies, wier taak het zal zijn eene goede samenwerking tusschen zee- en landmacht blijvend te waarborgen, konden verschillende leden uit het in de bijlage der Memorie van Toelichting medegedeelde, zich geen juiste voorstelling maken. De Ministers van Oorlog en van Marine, zoo merkten zij op, ontwerpen hunne plannen voor de verdediging des lands, waarbij zij zich kunnen doen voorlichten. Die plannen onderwerpen zij aan het oordeel der Regeering in haar geheel. Heeft deze er haar zegel aan gehecht, dan wordt eèn votum der Staten-Generaal vereischt om aan die plannen vastheid te geven. De uitwerking der plannen is de taak der Staven voor land- en zeemacht, die daarbij zelfstandig en ook in onderling overleg te werk gaan. Waar is nu nog plaats, zoo vroeg men, voor eene commissie als de hierbedoelde? Voor het bevorderen van samenwerking tusschen land- en zeemacht is zij niet noodig, want de directeuren en commandanten der marine te Willemsoord en Hellevoetsluis hebben reeds nu een bureau, samengesteld uit stafofficieren van land- en zeemacht onder zich voor samenwerking, gemeen overleg, gezamenlijke oefeningen enz. De leden hier aan het woord, konden het nut van de instelling van dezen Raad van Defensie dan ook niet inzien. Integendeel, zij vreesden dat de oprichting daarvan zal leiden tot vertraging in de totstandkoming van de plannen voor de verdediging des lands aan de zeezijde, waarvan de indiening aan de Kamer is toegezegd, en dientengevolge ook tot uitstel van aanbouw van materieel voor de landsdefensie.

Enkele andere leden hadden bezwaar tegen het in het leven roepen van het hierbedoelde college, omdat zij de voorkeur gaven aan de vereeniging van de Departementen van Oorlog en van Marine tot een Departement van Landsverdediging. Over

de voordeelen van zoodanige vereeniging van die departementen wilden zij thans niet uitweiden, omdat zij eene meer ampele bespreking dezer aangelegenheid meer op hare plaats achtten bij de behandeling van de Staatsbegrooting voor 1904. Zij brachten echter in herinnering dat de president van den Ministerraad zich vroeger ten gunste van bedoelde vereeniging heeft uitgelaten en verklaarden in het feit der langdurige waarneming van het Departement van Marine door den Minister van Oorlog aanleiding te meer te vinden om op het nemen van genoemden maatregel andermaal aan te dringen.

Vele andere leden betuigden hunne instemming met het voornemen der Regeering. De oprichting van eene commissie van advies ter bevordering van bedoelde samenwerking tusschen land- en zeemacht achtten zij een stap in de goede richting, al zagen sommigen nog liever een gecombineerden staf voor de kustverdediging ingesteld, omdat zulk een staf meer in het bijzonder van die verdediging eene studie zou kunnen maken.

Mocht de instelling van dezen Raad de totstandkoming van de plannen voor de landsdefensie aan de zeezijde en dientengevolge ook de aanschaffing van materieel voor de binnenlandsche verdediging inderdaad vertragen, dan zouden sommigen dit toch nog niet zulk een ernstig nadeel achten, omdat ook nog aangebouwd moet worden voor den Indischen en den algemeenen dienst en met het op stapel zetten van voor die diensten te bestemmen materieel zou kunnen worden aangevangen, in afwachting van het resultaat der overweging van de Commissie omtrent de defensiequaestie. Men hoopte dat de Raad er in moge slagen voor de verdediging aan de zeezijde een deugdelijk plan te ontwerpen dat de goedkeuring zal wegdragen van de Ministers van Oorlog en van Marine en door dezen aan de Staten-Generaal zal worden voorgelegd. Wanneer dit mocht worden bereikt, dan zou dat resultaat met eenige vertraging in de oplossing der defensiequaestie niet te duur zijn gekocht.

De commissie zal bestaan uit *hooggeplaatste* officieren van land- en zeemacht. Sommige leden merkten op, dat door deze beperking allicht uitnemende elementen van toch zeker niet te jeugdigen leeftijd van het lidmaatschap zullen worden uitgesloten. Daarom wenschten zij dat ook officieren van lageren rang in de commissie zitting zullen kunnen nemen.

Ook deze Commissie wenschten meerderen opengesteld te zien voor gepensionneerden, met welk denkbeeld door anderen, op den vroeger aangevoerden grond, niet werd ingestemd.

§ 3. *Nieuwe aanbouw.*

Men erkende dat wegens den aard dezer begrooting de gedachtenwisseling over belangrijke vragen in zake aanbouw van nieuwe schepen tot de volgende begrooting behoort te worden verschoven en men billijkte dan ook dat in de Memorie van Toelichting wordt gemist de bij het optreden van een nieuwen

Minister anders zelden ontbrekende en ook noodzakelijke uiteenzetting van de richting, waarin die bewindsman zich ten aanzien van de zorg voor het materieel der vloot wenscht te bewegen. Wellicht echter zal de Minister zijne denkbeelden dienaangaande bij de begrooting voor het volgend dienstjaar duidelijk kunnen ontwikkelen. In het bijzonder zou men prijs stellen op de uiteenzetting van zijn standpunt ten opzichte van de plannen tot reconstructie van de vloot van de Ministers VAN DER WIJCK en RÖELL, opgenomen respectievelijk in de Memorie van Toelichting der begrooting voor 1897 en in die der begrooting voor 1900, volgens welke plannen het materieel de naar het oordeel dezer bewindslieden vereischte sterkte in 1909 zou hebben bereikt.

Ofschoon de urgentie beamende van het nemen van maatregelen om te voorkomen, dat het personeel der vloot, wat getalsterkte en geschiktheid betreft, geheel beneden peil gerake, meenden verschillende leden toch te moeten waarschuwen tegen achterstelling van de belangen van het materieel. Uit hetgeen op bladz. 3 der Memorie van Toelichting [1]) wordt medegedeeld, blijkt dat wij op dit oogenblik schepen te kort komen om in den dienst in Oost- en West-Indië naar behooren te voorzien. Daarom had het de aandacht dezer leden getrokken, dat, terwijl volgens het in de laatste jaren gevolgde systeem, jaarlijks een bedrag van 4,2 millioen voor nieuwen aanbouw is te besteden, en ofschoon op de oorspronkelijke begrooting van den Minister KRUYS reeds f 680 000 minder voor dat doel werd uitgetrokken, de op de nu ingediende definitieve begrooting voor aanbouw aangevraagde som nog weer ongeveer f 245 500 beneden laatstgenoemd bedrag blijft, zoodat in dit jaar f 925 500 minder dan 4,2 millioen aan nieuw materieel zal worden ten koste gelegd.

Van andere zijde werd die aandrang tot het krachtig voortgang maken met het bouwen van nieuwe schepen bestreden, onder opmerking dat het noodige personeel ontbreekt, om zelfs het nu reeds aanwezige materieel naar eisch te bemannen. Derhalve behoort, naar men meende, het bouwen van schepen van groot charter te worden gestaakt, totdat in de aanvulling van het personeel naar behooren is voorzien, te meer omdat er nog twee groote schepen, type „Koningin Regentes", in aanbouw zijn.

De voorgestelde versterking der torpedovloot werd vrij algemeen toegejuicht, omdat men torpedobooten de meest doelmatige verdedigingsmiddelen voor eene kleine natie achtte.

Voor de kustverdediging, in het bijzonder vóór IJmuiden, werd door velen groote waarde gehecht aan onderzeesche torpedobooten. Zij spraken de hoop uit dat het spoedig gelukken moge in het bezit te komen van zulk eene boot voor oefening. De vraag werd gedaan of uit het medegedeelde op bladz. 4 der Memorie van Toelichting, ad art. 2, moet worden opgemaakt,

---

1) »Marineblad" 1 Juni 1903, blz. 16.

dat de Minister de onderzeesche torpedobooten niet geschikt acht om op te treden in de havens en zeegaten en hunne toegangen?

Voorts werd er, naar aanleiding van hetgeen op bladz. 1 en 2 van de Bijlage der Memorie van Toelichting [1]) omtrent de aanschaffing van onderzeesche torpedobooten wordt medegedeeld, op gewezen dat in het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke begrooting sprake was van aanschaffing van onderzeesche torpedobooten in het algemeen en niet speciaal van HOLLAND-booten.

Men juichte het toe dat de aanbouw van de aangevraagde torpedobooten aan de binnenlandsche nijverheid zal worden opgedragen. Intusschen drong men er op aan dat bij het begrooten van de kosten gelet worde op de prijzen, die men in het buitenland voor den bouw zou moeten besteden.

§ 4. *Bestaand materieel.*

Den Minister werd dank betuigd voor zijne toezegging op bladz. 3 van de Bijlage der Memorie van Toelichting [2]) dat over 1902 en volgende jaren opgaven zullen worden verstrekt van de jaarlijksche kosten van herstelling der pantserschepen en pantserdekschepen. Men kon slechts betreuren dat niet reeds vroeger het Marinedepartement tot dien maatregel is overgegaan.

Naar aanleiding van het medegedeelde omtrent den prijs van de „Utrecht" bij eerste uitrusting voor zee, werd gevraagd of dit schip dan niet terstond zoo ingericht had kunnen worden, dat het later aanbrengen van kostbare wijzigingen om het bewoonbaar te maken onnoodig ware geweest.

De prijs van de herstellingen van de „Friesland" — f 346 500 — werd bijzonder hoog geacht, voor een schip van betrekkelijk zoo korten levensduur. Men vroeg welk deel van die som dient voor de herstelling der werktuigen.

De teleurstelling met het pantserschip de „Koningin Regentes" ondervonden, waarvan de werkingssfeer zoo veel kleiner is dan verwacht werd, deed de vraag rijzen of het niet tijd wordt te breken met het aanbrengen van waterpijpketels op onze groote schepen. Die vraag is te meer gewettigd, waar de kolen die in Indië in oorlogstijd te verkrijgen zullen zijn, voor die ketels niet deugen.

Met belangstelling was kennis genomen van 's Ministers verklaring dat hij een beslist voorstander is van kazerneering van de schepelingeu en dat hij niet licht zal overgaan tot het doen inrichten van oude schepen tot logementschepen. Men sprak de hoop uit, dat het den Minister gegeven mag zijn de reeds zoo lang hangende quaestie van de vervanging der dure en minder doelmatige logement- en wachtschepen door kazernen, binnen betrekkelijk korten tijd tot eene goede oplossing te brengen.

---

1) »Marineblad" 1 Juni 1903, blz. 22 en 23.

2) id. id. blz. 25.

§ 5. *Personeel.*

Vele leden hadden met voldoening gezien dat de Minister zich niet wil bepalen tot het brengen van eenige verbetering in de bezoldiging van een deel van het personeel, doch de organisatie van het personeel in haar geheel wil herzien en trachten wil te komen tot eene alleszins bevredigende en logische oplossing van de zich daarbij voordoende hoogst gewichtige, zeer moeielijke vraagstukken. Zij konden er zich derhalve mede vereenigen, dat de Minister de laatstelijk door zijn ambtsvoorganger voorgedragen traktementsverbeteringen heeft teruggenomen. Zal bij maatregelen in het belang van het personeel, de regeling der bezoldiging altijd een zeer gewichtige factor zijn, toch zal — om eene voor onze marine passende organisatie te verkrijgen, die grondslag kan zijn van eene doeltreffende bemanning van onze moderne schepen, van eene behoorlijke verdeeling van verblijf buitenslands, binnenslands en in de Koloniën en die bevorderlijk zal zijn aan stabiliteit en aan geoefendheid der onderscheidene bemanningen, alsook aan een goeden hygienischen toestand en aan een flinken opgewekten militairen geest onder alle rangen en qualiteiten bij de zeemacht, — met zulk eene partieele verbetering, hoe goed die moge zijn, bezwaarlijk kunnen worden volstaan. Te minder mag dit geacht worden het geval te zijn, waar de bestaande organisatie in voorname onderdeelen nog dateert uit den tijd der zeilschepen en de dienst aan boord van de moderne oorlogsbodems den schepeling zoo geheel andere eischen stelt dan die aan boord dier vroegere schepen.

Men sprak het vertrouwen uit dat deze Minister, die in zoo verschillende betrekkingen bij de Marine heeft gediend en ook het leven aan boord der actieve oorlogsschepen buitengaats uit eigen ervaring, ook van den allerlaatsten tijd, kent, er in zal slagen eene degelijke en op breeden grondslag rustende organisatie tot stand te brengen. Gaarne wilde men hem den tijd laten die voor eene ernstige voorbereiding wordt vereischt, doch men wenschte toch zooveel mogelijk spoed betracht te zien bij de indiening van desbetreffende voorstellen bij voorkeur bij afzonderlijk ontwerp van wet. Door sommigen werd intusschen de vraag gedaan, of, nu de reorganisatie van zoo omvangrijken aard zal zijn, waar zij zal moeten omvatten, zoowel de positie der officieren als die van al het mindere personeel, zoowel de opleiding en verdere vorming, als de formatie en sterkte van elke categorie op zich zelve en in verband met de eischen eener deugdelijke samenstelling der bemanningen, het met het oog op die omstandigheid geen aanbeveling verdient de voorbereiding aan eene speciale commissie op te dragen.

Verschillende leden, hoewel met het hiervoren opgemerkte omtrent de noodzakelijkheid eener volledige reorganisatie van het geheele personeel in hoofdzaak zich kunnende vereenigen, meenden toch dat er met het oog op de bijzondere urgentie van het nemen van maatregelen ten aanzien van het personeel van

den stoomvaartdienst, termen bestaan om alvast voor *dat* personeel voorzieningen te treffen. Zij wezen er o.a. op dat bij de zeemacht in Indië een te kort aan machinisten bestaat, en dat op de flottieljevaartuigen een sergeant-stoker als machinist optreedt zonder daartoe eigenlijk bevoegd te zijn, terwijl het hoofd der machinekamer, slechts door één machinist bijgestaan, de verantwoordelijkheid voor de wachten onder stoom moet houden.

Ook in Nederland is er een tekort aan machinisten- en stokerspersoneel. Men mag dus vragen of onder die omstandigheden de veiligheid der vaart wel in allen deele verzekerd is te achten en of niet met spoed maatregelen behooren te worden genomen om in den bestaanden toestand verbetering te brengen.

Hoewel de leden hier aan het woord, in afwachting van bepaalde voorstellen van de Regeering, zich thans van eene nadere bespreking dezer aangelegenheid wilden onthouden, wenschten zij toch, naar aanleiding van hetgeen op blz. 5 van de bijlage der Memorie van Toelichting [1]) omtrent positie en rang der machinsten aan boord wordt gezegd, als hunne meening te kennen te geven, dat de machinisten beneden den rang van officier -- evenals in het leger met de opzichters der genie geschiedt — in eene positie geplaatst zouden kunnen worden lager dan die van officier, doch hooger dan die van adjudant-onderofficier, terwijl men in die positie de onderscheidene klassen van machinist nog tot hun recht zou kunnen doen komen. Bovendien ware, volgens anderen, den ouderen machinisten eene positie te geven, overeenkomende met die der adelborsten der eerste klasse, welke lager is dan die der andere officieren — hetgeen ook uitkomt in het verschil van verblijf aan boord — doch de adelborsten toch doet behooren tot het état-major.

Met eenigen aandrang werd herhaald het reeds in het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke begrooting gedaan verzoek om het Rapport der Commissie in zake de organisatie van het machinekamerpersoneel voor het publiek verkrijgbaar te stellen. In zijne Nota tot beantwoording van dat Verslag heeft de Minister zich omtrent dat verzoek niet uitgelaten.

Enkele leden hadden liever gezien dat de Minister de door zijn ambtsvoorganger ingediende voorstellen tot lotsverbetering van een deel van het personeel had overgenomen. Zij merkten op dat er onder de lagere schepelingen een bedenkelijke geest van ontevredenheid heerscht, hetgeen o. a. blijkt uit het voorkomen van gevallen van dienstweigering — gewezen werd o. a. op de geruchten omtrent dienstweigering op de „Sommelsdijk" en aan boord van de „Koningin-Regentes" te Tandjong-Priok. Die ontevredenheid vindt, volgens hen, voornamelijk haren grond in onvoldoende bezoldiging. Dat deze inderdaad te laag is, bewijst, meenden zij, de omstandigheid dat 's Ministers ambtsvoorganger zelf dit erkend heeft. De hierbedoelde leden waren van oordeel

---

1) »Marineblad" 1 Juni 1903, blz. 28.

dat op den Minister de plicht rust, voorstellen te doen tot verbetering van de financieele positie van het mindere personeel en voorts te onderzoeken aan welke andere oorzaken de ontevredenheid moet worden toegeschreven.

Door anderen werd hiertegen aangevoerd, dat wel is waar sommige feiten op een geest van ontevredenheid wijzen, maar dat daaruit geenszins valt af te leiden dat die geest algemeen onder het lager personeel heerscht, noch ook dat de ontevredenheid van hen die daarvan doen blijken, gegrond is. Aangenomen echter dat er gegronde reden bestaat voor het heerschen van een minder goeden geest onder de schepelingen, dan zal die reden toch in elk geval niet hoofdzakelijk gezocht moeten worden in het onvoldoende der bezoldiging — want ons personeel wordt niet zoo slecht betaald, hetgeen onder andere kan blijken uit eene vergelijking met de soldijen van het marinepersoneel in andere landen — maar veeleer in het minder goede der bestaande organisatie, die niet aan een ieder aan boord de positie waarborgt die hem uit hoofde van zijn werkkring toekomt en niet voldoende rekening houdt met verschillende algemeene en bijzondere dienstbelangen.

In het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke begrooting is op bladz. 8, onder § 5, om eene opgave gevraagd van het aantal schepelingen dat in elke qualiteit, op elk varend schip, zoo in Nederland als in Oost-Indië, in het bijzonder op de pantser- en pantserdekschepen in elk der 3 of 4 laatste jaren diende, waaraan men dan ter vergelijking wenschte toegevoegd te zien de overeenkomstige cijfers der bemanningslijsten. Mochten de voor een en ander gevorderde gegevens niet terstond beschikbaar zijn, dan, zoo werd toen verklaard, zou men er prijs op stellen het verlangde later nog als bijlage der begrootingsbescheiden te ontvangen. Het gevraagde is echter bij deze begrooting niet als bijlage overgelegd, noch ook is het verzoek in 's Ministers Nota ter beantwoording van het Verslag ter sprake gekomen. Daarom werd thans de vraag herhaald.

Vrij algemeen toonde men zich ingenomen met 's Ministers verzekering dat het bij hem een punt van ernstige overweging uitmaakt het dienstverband voor jongens van 14-jarigen leeftijd te verkorten en om voorts deze jeudigdige schepelingen, indien zij geen aanleg en geen geschiktheid voor den militairen dienst blijken te bezitten, het verlaten van den dienst in den eersten tijd van hun dienstverband te vergemakkelijken.

In verband hiermede verklaarden meerderen van de door den oud-luitenant ter zee der 1ste klasse Jonckheer ontwikkelde denkbeelden omtrent de aanvulling van het personeel, met instemming te hebben kennis genomen. Zij gaven den wensch te kennen dat bij het ontwerpen van plannen voor de reorganisatie van het personeel, ook die denkbeelden ernstig zullen worden overwogen.

Sommigen achtten het mogelijk en wenschelijk dat reeds

nu, naast de tegenwoordige opleiding, met het stelsel van genoemden oud-officier eene proef worde genomen.

Er waren echter ook leden die het thans vigeerende stelsel, al is het voor verbetering vatbaar, niet verkeerd en in ieder geval onmisbaar achtten. Zij meenden te moeten waarschuwen tegen het ter zijde stellen daarvan, alvorens eenig ander stelsel proefondervindelijk deugdelijk gebleken zal zijn. Van de practijk met de denkbeelden van den heer JONCKHEER hadden zij weinig verwachting.

Naar aanleiding van hetgeen voorkomt op bladz. 2 der Memorie van Toelichting, sub 7°. [1]) in verband met eene desbetreffende mededeeling in de dagbladen, werd van verschillende zijden de vraag gedaan of het in de bedoeling der Regeering ligt Indo-Europeesche jongelieden aan de kweekschool voor de zeevaart te Leiden voor den zeedienst te doen opleiden.

Verschillende leden zouden met dien maatregel zich niet kunnen vereenigen. Zij vreesden dat, waar de werkkring bij onze zeemacht den Indischen jongens uit den aard der zaak geheel onbekend is, bij eenigszins ruime openstelling van de gelegenheid tot opleiding, velen die van die gelegenheid zouden gebruik maken, later berouw zouden gevoelen over hunne daad en dan het aantal ontevredenen bij de marine zouden vermeerderen. Zij wenschten tot groote voorzichtigheid in deze aan te sporen.

Anderen zouden het toejuichen indien van de Indo-Europeanen nut werd getrokken voor het bemannen van 's lands vloot, mits het de bedoeling is de betrokken jongens later uitsluitend te doen dienen aan boord der schepen in Indië. Ook zouden zij de opleiding in Indië willen doen plaats hebben.

Gevraagd werd of eventueel de Indische jongelieden op denzelfden leeftijd aangenomen zullen worden als de Nederlandsche en of ook het dienstverband voor beide categorieën gelijk zal zijn.

Voorts werd de vraag gedaan of het de bedoeling zou zijn te trachten voor deze Indische jongens, na hunne aankomst in Nederland, waar zij veelal geen vrienden of bloedverwanten zullen hebben, bij particulieren een te huis te verschaffen.

Enkele leden gaven den wensch te kennen dat, nu de Minister niet ongenegen is den jongens het verlaten van den dienst in den eersten tijd van hun dienstverband te vergemakkelijken, hij nog een stap verder ga door eene regeling te treffen, krachtens welke het in het algemeen voor elken schepeling, die aan de militaire tucht zich blijkbaar niet kan gewennen, te allen tijde gemakkelijk zij ontslag uit den dienst te verkrijgen.

Anderen merkten hiertegen op dat juist de wetenschap van in dienst te moeten blijven bevorderlijk is aan het gewennen

1) „Marineblad" 1 Juni 1903, blz. 15.

aan de militaire tucht. Door het verlaten van den dienst zoo gemakkelijk te maken, zou men tot handelingen in strijd met de tucht, als het ware uitlokken. De leden hier aan het woord wenschten dat de Minister zich in deze zal bepalen tot bovenbedoelden maatregel, uitsluitend ten behoeve van den jeugdigen nog kort in dienst zijnden schepeling.

Hetgeen door den Minister in de Bijlage der Memorie van Toelichting gezegd wordt omtrent de opgave van in de maand Juli ll. aan boord van de „Gelderland" opgelegde straffen, voorkomende in de noot op bladz. 9 van het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke begrooting, werd niet goed begrepen en werd als een eenigszins ontwijkend antwoord beschouwd. Inlichting werd gevraagd omtrent de juistheid dier opgave, onafhankelijk van den weg, langs welken zij verkregen is.

Door enkelen werd geklaagd, dat de marine-autoriteiten stelselmatig weigeren gehoor te geven aan klachten, die door den Marinematrozenbond te hunner kennis worden gebracht. Het kwam hun voor, dat de bond aanspraak heeft op meer waardeering van de zijde dier autoriteiten, omdat zijn streven is de moraliteit van den schepeling te verhoogen. Het verblijdend verschijnsel, dat de venerische ziektegevallen onder het marine-personeel in de jaren na 1896 vrij sterk in aantal zijn verminderd — zie op blz. 4 en 5 van de bijlage der Memorie van Toelichting — [1]) is voor een groot deel het resultaat van de werkzaamheid van genoemden Bond, waarop o. a. ook wijst de omstandigheid, dat kort na de oprichting de daling in het cijfer van bedoelde ziektegevallen een aanvang heeft genomen.
Vele andere leden voerden hiertegen aan dat klagen door den trechter van bedoelden Bond voor militairen de aangewezen weg niet is. Deze wordt hun voorgeschreven door de reglementen en afwijking kan niet worden toegelaten.

Door één lid werd ter sprake gebracht het geval van den ontslagen matroos J. den Hollander. Deze werd, zoo deelde dit lid mede, nog 1 Januari l.l. door zijn Commandant beoordeeld als te zijn van zeer goed gedrag. Den 18den Januari trad hij op als secretaris van den Bond van Marinematrozen. Van dat oogenblik af werd hij telkens gestraft voor artikelen in *het Anker*, en ten slotte werd hij einde April uit den dienst ontslagen wegens aanhoudend slecht gedrag. Dit lid meende dat het niet aangaat den secretaris van den Bond te straffen voor hetgeen wordt geschreven in genoemd blad, voor welks inhoud niet hij, maar de redactie aansprakelijk is.
Naar het oordeel van vele andere leden ligt het voor de hand dat het bestuur eener vereeniging aansprakelijk is voor de uitingen in het orgaan der vereeeniging en van die aan-

1) »Marineblad" 1 Juni 1903, blz. 23.

sprakelijkheid zich niet kan ontdoen door de redactie aan een ander op te dragen. Genoemde matroos had in zijne vereeniging voorwaarden moeten stellen ten aanzien van den inhoud van *het Anker* en, indien daaraan niet ware voldaan, niet als secretaris van den bond moeten optreden, of als zoodanig moeten bedanken. Niets dwong hem bestuurslid te worden of te blijven.

Door hetzelfde lid werd voorts nog gewezen op het geval van den matroos J. Kruyff, voor wien 23 April l.l. werd aangevraagd ontslag uit den dienst wegens eigenaardige ongeschiktheid, met behoud van het certificaat van goed gedrag. Den 28sten April kwamen de stukken van het Departement terug met de beschikking dat het certificaat van goed gedrag moest zijn ontnomen, voordat het ontslag kon worden verleend. Dit lid meende dat deze beschikking eene onnoodige hardheid was, die den betrokkene het vinden van eene betrekking in de burgermaatschappij uiterst moeielijk heeft gemaakt. Den Minister wenschte hij naar de reden van het nemen van die beschikking te vragen. Het kwam hem voor die vraag te mogen doen, nu de belanghebbende een ontslagene is, voor wien de gelegenheid tot klagen langs den hierarchischen weg niet meer openstaat.

§ 6. *Verschillende punten.*

Naar aanleiding van hetgeen op bladz. 3 der Memorie van Toelichting [1]) wordt medegedeeld omtrent het zenden van de „de Ruyter" naar West-Indië, verklaarden enkele leden het te betreuren, dat tot dien maatregel is overgegaan. In de Memorie van Toelichting wordt gezegd, dat de zending in het belang van ons Koloniaal bezit noodig bleek, maar de leden hier aan het woord meenden dat die noodzakelijkheid niet in voldoende mate is gebleken, om zoo aanzienlijke uitgaven te rechtvaardigen, als voor dat doel zijn en nog zullen worden besteed. Gaarne werd men hieromtrent alsnog ingelicht.

Ook uit het voorbeeld van België blijkt, meenden zij, het overbodige van den genomen maatregel, die te minder gerechtvaardigd was, waar geen groot schip beschikbaar was en daarom gebruik gemaakt moest worden van een der bodems van het auxiliair eskader, ten gevolge waarvan de organiek vastgestelde sterkte dier scheepsmacht tijdelijk van 6 op 5 schepen moest worden teruggebracht.

Uit den aard der zaak had men nog ernstiger bezwaar tegen het in de Memorie van Toelichting duidelijk te kennen gegeven voornemen der Regeering om in de West-Indische wateren voortdurend een groot schip te stationneeren. Wordt daartoe besloten dan zal weer nieuw materieel van groot charter moeten worden aangeschaft om het Indische eskader weer op sterkte te brengen en te houden, aangezien van blijvende vermindering van het toch reeds beperkt aantal schepen in Oost-Indië geen sprake mag zijn. Daarom drong men er dezerzijds

---

1) „Marineblad" 1 Juni 1903, blz. 16.

op aan dat door de Regeering althans aan haar bovenbedoeld voornemen geen uitvoering worde gegeven.

Verscheidene andere leden keurden den genomen maatregel goed. Met de Regeering waren zij van oordeel dat stationneering in West-Indië van een schip van voldoende gevechtswaarde door de belangen en de eer van Nederland wordt geboden. Uit den aard der zaak, zoo merkten zij op, is niet in cijfers te brengen hoe duur zeker verlies aan prestige in één deel van de wereld ons, als koloniale mogendheid, daar en elders zou kunnen komen te staan. Raadpleging van hetgeen in het Oranjeboek omtrent de Venezolaansche aangelegenheden wordt medegedeeld moet leiden tot het besluit dat de Regeering wèl deed ons prestige in de West te handhaven zonder zich door de daaraan verbonden kosten te laten afschrikken.

Het beroep op België gaat niet op, omdat dit Rijk geen bezittingen heeft in de onmiddellijke nabijheid van Venezuela en ook geen koloniale Mogendheid is en dus geheel anders tegenover de Venezolaansche quaestie staat dan Nederland.

Gevraagd werd of reeds eene beslissing is genomen omtrent de bestemming van de „Sumatra", die reeds van April 1902 af in Nederland vertoeft. Sommige leden vroegen of dit schip wellicht zou kuunen worden aangewezen voor den dienst in West-Indië.

Het vertrouwen werd uitgesproken dat de Minister met zijn ambtgenoot van Oorlog in overleg zal willen treden om te overwegen in hoeverre de bediening van het kustgeschut zou kunnen worden opgedragen aan personeel der marine.

Op deze begrooting worden gelden aangevraagd voor het aanschaffen van een zestal verspertorpedo's (systeem ELIA). Erkend werd, dat het, om de in de Memorie van Toelichting genoemde reden, billijk is de kosten van aanschaffing ten laste van de Staatsbegrooting te brengen. Men sprak de hoop uit, dat de met deze torpedo's te nemen proeven een bevredigend resultaat zullen hebben en dat zij dan in de plaats zullen kunnen treden van andere kostbaarder verdedigingsmiddelen en langs dien weg besparing van uitgaven zal zijn te verkrijgen.

De omstandigheid dat het leggen dezer torpedo's onder het Departement van Marine zal ressorteeren deed sommige leden den wensch uitspreken van dezen Minister te mogen vernemen of hij het niet wenschelijk acht den geheelen versperringsdienst te water onder het Departement van Marine te brengen. Mochten de Ministers van Marine en van Oorlog omtrent dezen maatregel tot overeenstemming komen, dan ware daarmede rekening te houden bij de reorganisatie van het personeel.

Op blz. 19 van het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke begrooting werd het oordeel van 's Ministers ambtsvoorganger gevraagd omtrent een tweetal straffen opgelegd aan schepelingen aan boord van de „Holland". Met hetgeen naar

aanleiding daarvan op blz. 9 der Nota van Beantwoording van dat Verslag[1]) door den Minister wordt opgemerkt, konden enkele leden zich niet vereenigen. Het kwam hun voor, dat de omstandigheid, dat een gestrafte schepeling van zijn recht van beklag geen gebruik heeft gemaakt, den Minister niet ontslaat van de verplichting om tegenover de Kamer zich er over uit te spreken, of hij de opgelegde straf goedkeurt en derhalve zich verantwoordelijk stelt voor de daad van den strafoplegger.

Andere leden achtten het door den Minister ingenomen standpunt volkomen juist. Zij ontkenden dat de Minister verplicht is tot verantwoording tegenover de individueele leden der Kamer. Bovendien, waar de wet den schepeling den weg aangeeft dien hij heeft te volgen om over eene hem opgelegde straf bij de bevoegde autoriteit zijn beklag te doen, bestaat er voor den Minister en voor de Kamer allerminst reden, in eene beoordeeling te treden van klachten over onbillijke bejegening van hen die nagelaten hebben bedoelden weg in te slaan.

Zeer velen hadden met instemming gezien dat de Minister zich voorstelt het buitengaats dagelijks vanwege het Rijk verschaffen van een oorlam zoo mogelijk te doen vervangen door een ander genotmiddel. Naar hij mededeelt, wordt thans in dien geest eene proef voorbereid op een der politiekruisers voor de zeevisscherij. Gaarne zou men vernemen waarin die proef bestaat.

Van sommige zijden wenschte men den Minister in overweging te geven, den verbruiker de keuze te laten van het voor de jenever in de plaats te treden genotmiddel. Men zou hem bijv. een bon op de toko kunnen geven die desnoods ook inwisselbaar ware te stellen tegen geld.

Van de mededeeling in de bijlage der Memorie van Toelichting dat eene regeling, ten doel hebbende, aan de scheepstoko een meer officieel karakter te geven, in bewerking is, was door velen met voldoening kennis genomen.

Door enkele leden werd geklaagd dat de anti-alcoholbeweging onder de schepelingen, wel verre van door de marine-autoriteiten te worden gesteund, veeleer van de zijde van dezen tegenwerking ondervindt. Onlangs, zoo deelden zij mede, heeft de anti-alcoholvereeniging van mindere schepelingen te Soerabaja een adres gericht aan de cantine-commissie, waarin gevraagd werd den verkoop van alcoholische dranken te willen beperken en dien van alcoholvrije daarentegen te willen bevorderen. Den voorzitter der vereeniging werd daarop door den commandant van zijn schip eene lichte straf opgelegd, omdat het indienen van zulk een verzoekschrift ongeoorloofd was. Hieruit meenden bedoelde leden te moeten afleiden, dat de marine-autoriteiten gekant zijn tegen de geheelonthoudingsbeweging onder het personeel. Doch bovendien zagen zij in die bestraffing eene ter-

1) »Marineblad" 1 Juni 1903, blz. 34 en 35.

zijdestelling van het grondwettelijk voorschrift omtrent het recht van petitie.

Anderen merkten op, dat van de hier medegedeelde zaak de juiste toedracht hun niet bekend was, maar dat het hun waarschijnlijk voorkwam, dat de bestraffing van den betrokken schepeling haar reden hierin vindt, dat bij de indiening van bedoeld verzoek een niet geoorloofde weg is gevolgd.

Wat de beweerde schending van het recht van petitie betreft, werd er op gewezen, dat daarvan geen sprake is geweest, indien de straf alleen gericht was tegen den *vorm*, waarin van dat recht was gebruik gemaakt.

Overigens spraken deze leden het vertrouwen uit, dat de Minister, die de meening huldigt — welke ook de hunne is — dat voor de bevordering van de moraliteit onder het marinepersoneel het meest te verwachten is van het particulier initiatief en van het initiatief der schepelingen zelven, er voor waken zal, dat aan het initiatief ten goede van den schepeling individueel en van door hem en de zijnen opgerichte vereenigingen met een zedelijk doel, zooveel mogelijk vrijheid van beweging zal worden gelaten.

Anderen voegden hieraan toe, dat ook de marine-auroriteiten in deze zeer veel ten goede zouden kunnen doen.

Verschillende leden betreurden, dat de Minister in zijne Nota ter beantwoording van het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke begrooting verklaart niet te kunnen voldoen aan het in dat Verslag door sommigen uitgesproken verlangen, dat aan de weduwen van in Indië aan de cholera overleden schepelingen die geen aanspraak mochten hebben op pensioen, eene tegemoetkoming uit 's Rijks kas worde verleend.

Nader werd door hen de billijkheid betoogd van eene regeling, die aan zulke weduwen recht op pensioen geeft. Op indiening van een daartoe-strekkend voorstel van wet, indien dit tot bereiking van het doel noodig mocht zijn, werd door hen aangedrongen. Zij herinnerden overigens aan hetgeen door den Minister Bergansius bij de behandeling van de pensioenwetten hieromtrent is gezegd.

Om de op blz. 17 van het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke begrooting aangevoerde redenen, werd door verschillende leden andermaal aangedrongen op verplaatsing van 's Rijks werf te Amsterdam naar elders. Nog te meer aanleiding bestaat er volgens sommigen om tot dien maatregel over te gaan, waar blijkens het medegedeelde op blz. 2 van de bijlage der Memorie van Toelichting [1]), de loonen te Amsterdam hooger zijn dan die welke op andere werven worden besteed, eene omstandigheid, die volgens deze leden, maakt, dat Amsterdam in het algemeen eene minder geschikte plaats is te achten voor

1) »Marineblad" 1 Juni 1903, blz. 24.

groote rijkswerkinrichtingen. Van gunstigen invloed op het werk is die hoogere bezoldiging blijkbaar niet. Want uit hetgeen op bladz. 2 van de bijlage der Memorie van Toelichting [1]) wordt gezegd ter verklaring van het feit dat voor de „Utrecht" de prijs van eerste uitrusting voor zee aanmerkelijk hooger was dan voor de „Gelderland" en de „Noordbrabant" schijnt, naar met leedwezen werd geconstateerd, te moeten worden afgeleid, dat op de werf te Amsterdam minder deugdelijk wordt gebouwd dan op de werven te Feijenoord en te Vlissingen.

Van de leden hier aan het woord wenschten de meesten de Amsterdamsche werf overgebracht te zien naar Nieuwediep, omdat het hun rationeel voorkwam, dat daar eene werf zij, waar in tijd van oorlog de hoofdmacht onzer vloot zich zal bevinden.

§ 7. *Inrichting der begrooting.*

Dat, zooals de Minister in de bijlage der Memorie van Toelichting opmerkt, de in het Voorloopig Verslag uitgesproken wensch dat uit de bijlagen zou te zien zijn de verdeeling van de uitgaven voor zeetraktementen enz. over de verschillende rangen enz. moeilijk voor verwezenlijking vatbaar is uit hoofde van de daaraan verbonden belangrijke werkzaamheden, werd niet begrepen. Men meende toch dat die gegevens aanwezig zijn. Op blz. 43 van den Toelichtenden Staat vindt men vermeld, dat de raming der kosten voor de actieve zeemacht voor 1903 is gegrond op de vermoedelijke sterkte der zeemacht, zooals die in bijlage *D* en meer gedetailleerd in bijlage *P* is aangegeven en dat de berekening der benoodigde zeetraktementen, soldijen en toelagen is geschied met inachtneming der organieke besluiten betreffende de verschillende regelingen der korpsen van de zeemacht.

Den Minister werd dank betuigd voor het voldoen aan het in genoemd Voorloopig Verslag gedaan verzoek om het raadplegen der begrooting te vergemakkelijken op de wijze, als in het Verslag werd aangegeven.

§ 8. *Eindcijfer.*

Voor nieuwen aanbouw was op de oorspronkelijke begrooting voor 1903 f 468 000 minder uitgetrokken dan bij de begrooting voor 1902 voor dit doel werd toegestaan. Waar de bij deze begrooting voor nieuwen aanbouw aangevraagde som f 713 500 minder bedraagt dan het voor 1902 toegestane bedrag en niettemin het eindcijfer f 139 203,18 hooger is dan dat der oorspronkelijke begrooting, gaat eerstgenoemd eindcijfer het laatste eigenlijk met f 384 703,18 te boven. Deze aanmerkelijke stijging werd zeer betreurd. Opnieuw kwam men er tegen op dat, nu voor nieuwen aanbouw tijdelijk minder wordt aangevraagd, terstond weer hoogere blijvende uitgaven voor andere doeleinden op de begrooting zijn gebracht, hetgeen ten gevolge zal hebben, dat wanneer het jaarlijksch bedrag voor de aanschaffing

---

1) »Marineblad" 1 Juni 1903, blz. 24.

van nieuw materieel weer op de vroeger noodig geoordeelde som van ruim f 4 200 000 wordt bepaald, het eindcijfer wederom zeer aanmerkelijk zal stijgen. Tegen onnoodige opdrijving van de uitgaven werd andermaal met nadruk gewaarschuwd.

Artikelen.

Art. 13. Ib 1. De aandacht werd er op gevestigd dat uit den Toelichtenden Staat is vervallen de mededeeling dat onder „diversen" f 6000 was begrepen voor proefnemingen met draadlooze telegraphie aan boord van een der schepen van het auxiliair eskader in Nederlandsch-Indië.

Art. 13. Vc. De vraag gedaan in het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke begrooting, hoeveel in het geheel voor het voor den dienst gereed maken van de „Schorpioen" is uitgetrokken, vindt men in de stukken niet beantwoord. Gaarne ontving men alsnog de gevraagde inlichting.

Art. 17, c. Volgens den Toelichtenden Staat moet het op dit onderdeel meer aangevraagde bedrag van f 120 710 dienen tot betaling van den laatsten termijn voor de herstelling van de werktuigen van de „Friesland" en den eersten termijn voor de herstelling der werktuigen van de „Koningin Wilhelmina". Aangezien ook de kosten van herstelling der defensievloot met f 65 000 worden verhoogd, werd de vraag gedaan of die toelichting wel volledig is.

De in het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke begrooting bij dit onderdeel gemaakte opmerking schijnt, naar uit de Bijlage der Memorie van Toelichting valt op te maken, door den Minister niet geheel juist te zijn opgevat. De strekking der opmerking toch was er op te wijzen, dat juist door het suppletoir aanvragen van gelden het overzicht en de contrôle over het geheel der Staatsuitgaven illusoir wordt gemaakt.

Art. 20. Ook deze Minister heeft er bezwaar tegen het rapport der Commissie, benoemd bij beschikking van den Min. Röell van 24 November 1900, n°. 52, tot het onderzoeken van de vraag in hoeverre de positie van het personeel aan 's Rijks werven verbetering behoeft, aan de Kamer ter inzage over te leggen, omdat het niet bestemd is voor publiciteit. Opgemerkt werd, dat publiceering ook geenszins verlangd wordt. Volstaan kan worden met het rapport onder geheimhouding ter griffie ter inzage van de leden te deponeeren. Andermaal werd van verschillende zijden met nadruk de wensch te kennen gegeven dat de Minister tot laatstgenoemden maatregel zal overgaan. Men bracht daarbij in herinnering dat bedoelde Commissie indertijd op aandrang van de Kamer is benoemd en wees er op, dat het toch wel eenigszins zonderling zou zijn, indien nu het resultaat van de bemoeiingen der Commissie voor de Kamer een geheim bleef.

Herhaald werd de aandrang dat spoedig tot eene reorganisatie

van het werfpersoneel worde overgegaan, ten einde aan dat personeel eene positie te verzekeren, die aan billijke eischen voldoet.

Ook werd wederom betoogd dat een der ernstigste bezwaren, aan den bestaanden toestand verbonden, hierin gelegen is, dat het voor de bekwame en ijverige werklieden zoo uiterst moeilijk is het maximum-dagloon te bereiken. Men meende dat dit loon onder normale omstandigheden op 35- of 40jarigen leeftijd moet kunnen worden verkregen. Thans wordt het in den regel eerst op 55jarigen of nog lateren leeftijd bereikt.

De hoop werd uitgesproken, dat het dezen Minister gegeven moge zijn eene reorganisatie van het werfbeheer tot stand te brengen.

VI C[1]. De post voor kanonneerbooten is verhoogd met f 7000, in verband onder anderen met de verwapening van de „Hefring". Gevraagd werd waarin die verwapening zal bestaan en hoeveel zij zal kosten.

Art. 23 II. Gevraagd werd waaraan het is toe te schrijven, dat onze schepen, wat snelheid van kolenladen betreft, zoover achter staan bij de Duitsche. De onze brengen het tot hoogstens 133 ton in het uur, terwijl niet lang geleden bij eene proef op Duitsche schepen over de 300 ton in het uur werd geladen.

Hetgeen in de Memorie van Toelichting wordt gezegd omtrent de eischen die de gemeente den Helder stelde voor het leveren van water aan het Departement van Marine, had verbazing gewekt. Over de houding dier gemeente in deze werd voor zoover geen nadere verklaring hare handelwijze zal kunnen verontschuldigen, strenge afkeuring uitgesproken.

Art. 31. *C*, IV. Daar bij de reorganisatie van het personeel ook waarschijnlijk de soldijen herzien zullen worden is het volgens enkele leden niet wenschelijk reeds nu te bepalen dat onderofficieren met den rang van korporaal, die tot den rang van sergeant bevorderd worden, eene tegemoetkoming voor uniformverandering zullen ontvangen (zie bladz. 45 van den toelichtenden staat). Eerst toch behooren volgens deze leden de financieele gevolgen van de soldijherziening gekend te worden.

In verband met het medegedeelde op bladz. 45 van den toelichtenden staat werd gevraagd op welk percentage de onvoltalligheid van het personeel wordt geraamd.

E. Uit het bij dezen post opgemerkte in de bijlage der Memorie van Toelichting meende men te mogen opmaken, dat de militaire kustwachters en de militaire loodsen alleen bij mobilisatie als militair zullen worden beschouwd.

Betwijfeld werd of het noodig is het personeel der militaire kustwacht bij mobilisatie van uniformkleeding te voorzien. Kan, zoo werd gevraagd, niet met een bepaald kenteeken worden volstaan?

Art. 33 III. Bij dezen post werd ten aanzien van de voorgestelde verhooging der tegemoetkoming voor eerste uitrusting door enkelen gelijke opmerking gemaakt als bij art. 31 *C*, IV.

Art. 34. Men zou gaarne vernemen (zie de bijlage der Memorie van Toelichting, ad art. 34) sedert wanneer de adelborsten op het Instituut te Willemsoord als militairen worden beschouwd en in welk naburig Rijk de adelborst, hoewel militair zijnde, niet verplicht is onderofficieren te groeten.

Art. 41. Met voldoening was kennis genomen van de mededeeling in de bijlage van de Memorie van Toelichting, dat door den Minister eene commissie is benoemd om na te gaan of het wenschelijk en mogelijk is om in de thans bestaande samenstelling der voedingstarieven, zoowel in als buiten Nederland, wijziging te brengen.

Sommigen spraken den wensch uit, dat ook te gemoet gekomen zal kunnen worden aan het verlangen om de spijs afzonderlijk te doen bereiden.

Indertijd heeft de Groninger Pelmolenaarsvereeniging den Minister VAN DER WIJCK verzocht of bij de levering van gort voor de marine als voorwaarde zou mogen worden gesteld, dat dit voedingsmiddel moest zijn bereid van inlandsche gerst. Hierdoor zouden niet alleen de landbouwers en de pelmolenaars, doch zou ook het marinepersoneel gebaat worden, omdat de van inlandsche gerst bereide gort smakelijker is. De Minister VAN DER WIJCK verklaarde toen echter dat de hier bedoelde gort niet is te onderscheiden van de uit buitenlandsche gerst verkregen. Genoemde Pelmolenaarsvereeniging daarentegen verklaart dat vakmenschen het onderscheid tusschen beide soorten zeer goed kennen. De leden hier aan het woord wenschten daarom den Minister te vragen of hij niet bereid is alsnog aan bovengemeld verlangen te voldoen.

Art. 43. In verband met het medegedeelde op bladz. 63 van den toelichtenden staat werd gevraagd welk deel van het personeel bij de hospitalen als vast, en welk als gedetacheerd beschouwd zal worden.

De vrees werd uitgesproken, dat de beoogde regeling in de practijk zal leiden tot eene vlottende beweging onder het ziekenverplegingspersoneel in de hospitalen, die schadelijk zal werken, zoowel op het personeel zelf, als op de verpleging.

In het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke begrooting wordt bij dit artikel geklaagd over de behandeling die men in het hospitaal te Willemsoord een kok heeft doen ondergaan, die verdacht werd van simulatie. De Minister heeft die klacht onbeantwoord gelaten. Daarom wenschten sommige leden den Minister opnieuw de vraag te stellen of het zijns inziens niet beter is om, in gevallen waarin de doctoren simulatie meenen te moeten constateeren, den betrokken verpleegde eene bepaalde

disciplinaire straf op te leggen, dan, zooals in het hierbedoelde geval geschied schijnt te zijn, het hospitaal te gebruiken tot het doen ondergaan van eene behandeling, die niet op genezing gericht is, doch feitelijk meer het karakter draagt van eene straf, die op die wijze echter niet mag worden toegepast.

Art. 46. Aanvankelijk bestond het voornemen de „Gelderland" en de „Noordbrabant" half December a s. uit Indië te doen terugkeeren. Volgens het gewijzigd vaarplan komt eerstgenoemde bodem echter reeds 1 November a. s. in het vaderland terug, in verband waarmede dit artikel met f 6000 is verhoogd. Gevraagd werd naar de reden, waarom de terugkeer van genoemd schip is vervroegd.

IVde Afdeeling.

Met belangstelling had men kennis genomen van 's Ministers mededeeling in de bijlage der Memorie van Toelichting, dat de vraag of het nuttig en noodig is den tijdelijken stoomloodsdienst, met opheffing van de zeilloodsvaartuigen, door een permanenten te vervangen, bij hem een punt van ernstige overweging uitmaakt. Mocht de Minister tot die vervanging kunnen besluiten, dan wenschte men, met het oog op het groot belang der zaak, de invoering van laatstgemelden dienst door krachtigen aanbouw van stoomloodsvaartuigen zooveel mogelijk bespoedigd te zien.

Art. 66 *b*. Vele leden toonden zich teleurgesteld door de verklaring van den Minister in de bijlage der Memorie van Toelichting, dat hij geen wijziging wenscht te brengen in de bestaande regeling, krachtens welke de 1ste- en 2de-lichtwachters van de 12 maanden er 8 aan boord en 4 aan den wal doorbrengen. Wegens het geestdoodende van een langdurig verblijf aan boord van een lichtschip, achtte men het reeds meermalen van de zijde der Kamer uitgesproken verlangen, dat deze personen maandelijks zullen worden afgelost, alleszins billijk. Dat het hier „menschen uit den matrozenstand" geldt, „aan wie geen bijzondere eischen van bekwaamheid worden gesteld", doet in deze niets ter zake, omdat deze menschen niet minder dan andere den nadeeligen invloed ondervinden van het eentonig leven aan boord der hierbedoelde schepen. Heeft maandelijksche aflossing plaats en laat men de betrokkenen dan ook telkens korteren tijd aan den wal verblijven, dan zal uitbreiding van het personeel onnoodig zijn. Op eene regeling in genoemden zin werd door de leden hier aan het woord alsnog met klem aangedrongen.

Art. 67 *g*. De instelling van eene Commissie om na te gaan welke verbeteringen voor de verlichting van de Nederlandsche kust noodig zijn en in het stelsel van verlichting voor onze kust zullen passen, werd vrij algemeen toegejuicht. In de wijze van samenstelling zag men een waarborg dat het bedoelde

vraagstuk niet alleen uit een nautisch, maar ook uit een technisch wetenschappelijk oogpunt zal worden bezien.

Ook van de mededeeling dat aan de Commissie machtiging is verstrekt om zich in verbinding te stellen met directiën van Nederlandsche en van buitenlandsche stoomvaartlijnen, was met instemming kennis genomen.

De vraag werd echter gesteld of het niet mogelijk en beter ware enkele gezagvoerders ter koopvaardij in de Commissie op te nemen.

Van sommige zijden werd de hoop uitgesproken dat de bemoeiingen der Commissie er toe zullen mogen leiden dat met afschaffing van eenige onzer dure lichtschepen een stelsel van verlichting door middel van weinige, zeer krachtige vaste lichten op de kust wordt ingevoerd.

Vde Afdeeling.

Verscheidene leden betreurden dat de Minister geen vrijheid kan vinden, om aan eene zoo nuttige vereeniging als „Het Marinefonds" een subsidie uit 's Rijks schatkist toe te kennen.

Gevraagd werd of de Minister geen termen zou kunnen vinden bij deze begrooting geld aan te vragen om aan de deelhebbers aan het fonds voor dek- en onderofficieren, die wegens den ongunstigen toestand van het Fonds, geen uitkeering kunnen ontvangen, althans terug te geven wat zij gestort hebben. In de Memorie van Antwoord der begrooting voor 1902, alsook in de bijlage der Memorie van Toelichting voor deze begrooting wordt alleen betoogd dat de toestand van het Fonds zich tegen eene uitkeering van bovenbedoelde strekking verzet, doch wordt niet ontkend dat de billijkheid vóór het denkbeeld pleit.

Art. 80 *b*. Ter beantwoording van hetgeen in het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke begrooting wordt aangevoerd tot bestrijding van het denkbeeld om de loonen voor feest-, rouw-, dank- en bededagen, in deze afdeeling op te nemen als zijnde *onverplichte uitgaven*, wordt in de Nota ter beantwoording van dat Verslag opgemerkt dat bezwaarlijk beweerd kan worden dat in bedrijven waar het loon als dag- en uurloon wordt berekend de gelden, die worden toegekend, wanneer de arbeid stil staat, als verdiend loon moeten worden aangemerkt. Tegen deze opvatting kwamen verschillende leden op. Ook in zulke bedrijven behooren volgens hen, bedoelde betalingen beschouwd te worden als gewone loonposten en niet als gratificatiën. Het kwam hun voor dat de Minister, zich op bovengemeld standpunt plaatsende, een minder goed voorbeeld geeft aan den particulieren werkgever.

Bijlage A.

Naar aanleiding van de mededeeling omtrent de hoofdafmetingen, diepgang en waterverplaatsing van het pantserschip

„Koningin Regentes", werd opgemerkt dat het aanbeveling zou verdienen de opgaven meer met den werkelijken toestand in overeenstemming te doen zijn. Het werd wenschelijk geacht de opgaven althans in zooverre aan te vullen, dat daaruit ook zal kunnen blijken waarop in werkelijkheid te rekenen valt.

Aldus vastgesteld den 5den Juni 1903.

LIEFTINCK.
DOLK.
VERHEY.
VAN KARNBEEK.
VAN WASSENAER VAN CATWIJCK.

MEMORIE VAN ANTWOORD.

Ter beantwoording van de opmerkingen en beschouwingen in het Voorloopig Verslag van de Commissie van Rapporteurs uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal, naar aanleiding van het onderzoek van het wetsontwerp tot definitieve vaststelling van hoofdstuk VI der Staatsbegrooting, heeft de ondergeteekende de eer het volgende te doen dienen.

Algemeene beschouwingen.

§ 1. *Optreden des Ministers.*

Aan de leden die er prijs op stelden van den Minister te mogen vernemen of hij de politieke beginselen van dit Kabinet is toegedaan, wenscht ondergeteekende mede te deelen, dat het programma der Regeering, medegedeeld in de troonrede van 18 September 1901 zijne sympathie wegdraagt en waar hij zich bereid verklaarde de taak te aanvaarden, welke hem door eene benoeming tot Minister van Marine zou worden opgelegd, hij ook ten volle de medeverantwoordelijkheid op zich nam voor de daden van het Kabinet waarvan hij de eer heeft thans deel uit te maken.

Hiermede acht hij zijne politieke beginselen voldoende toegelicht.

De mededeeling dat men aanvankelijk van zijne werkzaamheid een gunstigen indruk had verkregen wordt door hem zeer gewaardeerd.

§ 2. *Raad van Marine en Raad can Defensie.*

De bedenkingen door enkele leden tegen deze beide colleges geopperd uit vrees dat de instelling daarvan tot verhooging van de uitgaven voor militaire doeleinden zal leiden, kunnen door ondergeteekende geenszins als juist worden erkend. Er

bestaat toch geen enkele reden om aan te nemen dat de hoofden der militaire departementen de belangen der schatkist uit het oog zullen verliezen en gelden zullen aanvragen voor doeleinden, die door hen in het belang van leger en vloot niet dringend noodzakelijk worden geacht. Integendeel zullen zij door de adviezen dezer raden, die bij de uitwerking der plannen ook de daaraan verbonden financieele gevolgen hebben te overwegen, een beter overzicht verkrijgen, dat hen in staat zal stellen minder noodzakelijke uitgaven te voorkomen.

Met de instelling van een raad van marine, zooals verschillende leden zich dien zouden wenschen, n.l. als een college samengesteld uitsluitend uit buiten het Departement staande marine-autoriteiten, dat de plannen van het Departement van Marine beoordeelt, geheel zelfstandig marine-vraagstukken bestudeert, vastheid van richting geeft aan aanbouw van nieuw materieel en ook voor de Staten-Generaal het karakter draagt van een lichaam, leiding gevende in technische marine-aangelegenheden, zou ondergeteekende zich niet kunnen vereenigen.

Aan een dergelijk lichaam zou eene bevoegdheid worden toegekend, die niet in overeenstemming is met zijne niet-verantwoordelijke positie. Hoe zou de verhouding van dit college zijn tot den Minister, die verantwoordelijk is voor de maatregelen, welke hij in het belang der marine noodig acht, en voor de uitvoering waarvoor hij gelden aan de Staten-Generaal aanvraagt? Men zal toch den Minister niet de verplichting willen opleggen de richting te volgen, die door dit college in technische marine-aangelegenheden worden aangegeven, indien hij zich met die richting niet vereenigen kan. Het in het leven roepen van een dergelijken raad kan daarom nimmer anders dan tot groote moeilijkheden en conflicten aanleiding geven.

De ondergeteekende kan van een marineraad alleen nut verwachten als lichaam, dat den Minister van advies dient, en hij heeft daarom ook met waardeering uit het Verslag vernomen, dat véle andere leden hunne instemming met den door hem genomen maatregel betuigd hebben. Ook deelt hij de zienswijze van deze leden, dat eene samenstelling van den raad met telkens wisselend personeel geene aanbeveling verdient. De raad is bevoegd bij de behandeling der aan hem opgedragen vraagstukken aan officieren en ambtenaren de voorlichting te vragen die hij noodig acht, en hen uit te noodigen de zittingen van den raad bij te wonen.

De ondergeteekende heeft het op dezen grond, en mede om het bezwaar van een te groot aantal leden in den raad te ontgaan, niet noodig geacht om den marine-stoomvaartdienst daarin te doen vertegenwoordigen en den inspecteur van den torpedodienst daarin te doen zitting nemen. De autoriteiten op dit gebied kunnen door den raad worden geraadpleegd.

Het bericht in het „Marineblad", dat de sous-chef van den marinestaf ook lid van den raad is, is juist. Behalve de in de

bijlage der Memorie van Toelichting genoemde leden heeft de ondergeteekende ook dezen hoofdofficier, die als chef van het bureau staf aan den chef van den marinestaf is toegevoegd, tot lid van den raad benoemd, hoofdzakelijk omdat de raad meermalen bepaalde vraagstukken aan sub-commissies uit zijn midden in bewerking zal geven, waarin de aanwezigheid van een officier van den staf aan het Departement van Marine noodig is, en omdat de chef van den marinestaf door zijn drukken werkkring in den regel niet in staat zal zijn in die sub-commissies zitting te nemen.

De ondergeteekende acht het den aangewezen weg alleen actief dienende officieren in den raad zitting te doen nemen. Van hen alleen toch kan worden geëischt, dat zij voortdurend op de hoogte blijven van de actueele toestanden bij de zeemacht en hare behoeften kunnen beoordeelen.

In het bijzonder de vlagofficieren, directeuren en commandanten der Marine, zijn in voortdurende aanraking met de vloot en hun staan alle middelen ten dienste om zich door het onder hen dienende personeel te doen voorlichten. Hiermede wordt niets te kort gedaan aan de verdiensten van sommige gepensionneerde zeeofficieren, die hunne belangstelling in de marine blijven toonen en de daarop betrekking hebbende aangelegenheden blijven bestudeeren, doch het is niet te verwachten, dat deze officieren eenige jaren, nadat zij de marine hebben verlaten, nog volkomen op de hoogte zijn van de toestanden, zooals die zich na verloop van tijd op de vloot hebben gewijzigd.

Een college in het buitenland, dat voor zooveel ondergeteekende bekend is de meeste overeenkomst aanbiedt met den door hem ingestelden marineraad is de „Conseil supérieur de la marine" in Frankrijk. Deze bestaat uit 3 vice-admiralen — gekozen uit hen die een eskader gecommandeerd hebben, préfet maritime of chef d'Etat-Major Générale de la Marine geweest zijn — den chef d'Etat-Major Générale de la Marine en den sous chef d'Etat-Major als secretaris, gepresideerd door den Minister van Marine.

Aan de leden, die zich uit het in de bijlage der Memorie van Toelichting medegedeelde geen juiste voorstelling konden maken van het karakter der in te stellen permanente commissie van advies, zij medegedeeld, dat waar — zooals terecht wordt opgemerkt — de uitwerking der defensieplannen voor het gedeelte van het grondgebied des Rijks, waar samenwerking tusschen land- en zeemacht noodig is, door de staven voor land- en zeemacht in onderling overleg geschiedt, dit toch niet uitsluit, dat ook andere autoriteiten over die plannen worden geraadpleegd. Uit den aard der zaak geeft deze raadpleging dikwijls aanleiding tot uiteenloopende adviezen, waar studie en behandeling van de zaak der defensie in haar geheelen omvang door de autoriteiten in onderling overleg ontbreekt. Juist daarom heeft de ondergeteekende het noodig geacht met zijn Ambtgenoot van Oorlog in overleg te treden om te geraken tot de samenstelling

eener Commissie, waarin behalve de chefs der bovengenoemde staven, ook andere autoriteiten zitting nemen. Ten gevolge van dit overleg zal worden overgegaan tot de instelling eener Commissie, die den naam zal dragen van *Commissie in zake samenwerking van land- en zeemacht* en bestaan zal uit: van de landmacht den chef van den generalen staf, den inspecteur der artillerie en den inspecteur der genie, en van de zeemacht den chef van den marinestaf en den commandant der Stelling van den Helder, terwijl als secretarissen een subaltern-officier der landmacht en een subaltern-officier der zeemacht zullen worden benoemd.

Het ligt naar de overtuiging van ondergeteekende voor de hand, dat van de behandeling der defensievraagstukken door deze commissie, uit leden bestaande die op verschillend gebied werkzaam zijn, een beter geheel te verwachten is, dan uit verschillende dikwijls uiteenloopende adviezen kan worden samengesteld. De ondergeteekende verwacht dan ook dat de adviezen van deze commissie voor de Ministers van Oorlog en Marine een groote steun zullen zijn en hen in staat zullen stellen volledige overeenstemming te verkrijgen over een plan van defensie, waarbij de samenwerking tusschen de beide deelen der strijdmacht zoo goed mogelijk verzekerd is.

Met ingenomenheid vernam de ondergeteekende daarom dat vele andere leden hunne instemming met het voornemen der Regeering betuigden en de instelling dezer commissie een stap in de goede richting achtten. De ondergeteekende vertrouwt, dat na de boven gegeven toelichting ook de leden, die nog liever een gecombineerden staf voor de kustverdediging zagen ingesteld, zich bij de zienswijze der Regeering zullen aansluiten, terwijl hij de leden, die de voorkeur geven aan de vereeniging van de Departementen van Oorlog en van Marine tot één Departement van Landsverdediging, meent te mogen opmerken, dat uit het feit, dat ondergeteekende de portefeuille van Marine aanvaard heeft, kan worden afgeleid, dat hij daarvan geen voorstander is, en ook dat de Regeering niet tot dergelijke samenvoeging wenscht over te gaan.

In verband met de door eerstgenoemde leden geuite meening, dat voor het bevorderen van samenwerking tusschen land- en zeemacht deze commissie niet noodig is, omdat de directeuren en commandanten der marine te Willemsoord en Hellevoetsluis een bureau onder zich hebben, samengesteld uit stafofficieren van land- en zeemacht, zij opgemerkt, dat deze Stellingcommandanten voor de uitvoering der verdediging hebben te zorgen met de tot hunne beschikking gestelde middelen, doch dat het ontwerpen van het algemeen defensieplan en het aangeven van de voor de verdediging noodige middelen — en hierover handelt de onderwerpelijke aangelegenheid — bij de Hoofden der Departementen van Oorlog en Marine berust.

Dat de instelling van deze commissie tot vertraging zal leiden in de totstandkoming van de plannen voor de verdediging

des lands aan de zeezijde, wordt door ondergeteekende niet gevreesd. Er bestaat integendeel meer zekerheid, dat zij spoediger zal leiden tot het verkrijgen van een vasten grondslag, waarmede beide Ministers zich kunnen vereenigen en waarop o. m. aanbouw van materieel voor de binnenlandsche defensie zal berusten.

Ook deze commissie zal de bevoegdheid hebben inlichtingen in te winnen bij alle autoriteiten der land- en zeemacht, en hen kunnen uitnoodigen de vergaderingen bij te wonen, zoodat het zitting nemen van officieren van lageren rang in de commissie niet noodig geoordeeld wordt.

§ 3. *Nieuwe aanbouw.*

Wanneer bij eene volgende begrooting het den ondergeteekende gegeven zal zijn voorstellen tot aanbouw van nieuwe schepen aan de overweging van de Staten-Generaal te onderwerpen, zal hij niet nalaten deze gepaard te doen gaan aan eene uiteenzetting van zijne denkbeelden over het voor onze vloot noodige materieel, waarbij uit den aard der zaak zijn standpunt ten opzichte van de plannen tot reconstructie der vloot van zijne ambtsvoorgangers zal worden toegelicht.

De ondergeteekende is geenszins voornemens de belangen van het materieel op den achtergrond te schuiven doch het is thans niet wel doenlijk grootere sommen voor de reconstructie der vloot aan te vragen.

Waar de uitgaven voor herstelling der moderne schepen groote bedragen vorderen, zal het ook in de toekomst wel noodig zijn om, met het oog op het eindcijfer der marinebegrooting, de uitgaven voor aanbouw eenigermate te beperken. Dit zal temeer noodig zijn, omdat ongetwijfeld de dringend noodzakelijke organisaties van het personeel hoogere uitgaven zullen vorderen en ondergeteekende zich verplicht acht de belangen van het personeel in de eerste plaats te behartigen.

Hoezeer ook aanvulling van personeel in sommige qualiteiten urgent is, kan ondergeteekende echter in deze tijdelijke tekorten geene aanleiding vinden, om den aanbouw van schepen van groot charter te staken.

Wat de vraag betreft of de ondergeteekende de onderzeesche torpedobooten niet geschikt acht om op te treden in de havens en zeegaten en hunne toegangen, zij geantwoord, dat hij uit de ervaring met onderzeesche booten in het buitenland opgedaan, meent te mogen afleiden, dat het navigeeren onder water — zooals trouwens te verwachten was — niet zoo goed gewaarborgd is als boven water, waar men rondom een vrij uitzicht heeft en de diepte looden kan. Men heeft onder water meer ruimte noodig, en zal dus tusschen gevaarlijke banken en in nauwe vaarwaters zeker niet lang achtereen onder water kunnen varen, doch telkens aan de oppervlakte moeten komen, om zich te oriënteeren.

In onze zeegaten zal het met onderzeesche booten manoeuvreeren en in lanceerpositie komen tegenover bewegende vijan-

delijke doelen naar de meening van den ondergeteekende hoogst bezwaarlijk blijken en ook gevaarlijk voor onze eigen schepen kunnen zijn.

Aangewezen blijft dan ook, als terrein van aanval, buitengaats; in dien geest zullen ook te IJmuiden, aan den Hoek van Holland en elders onderzeesche torpedobooten als uitvallers goede diensten kunnen bewijzen.

Bij de eventueele aanschaffing eener onderzeesche boot hier te lande zal op den prijs eener dergelijke boot in het buitenland worden gelet.

§ 4. *Bestaand materieel.*

Het doet den ondergeteekende genoegen, dat de op bladz. 3 van de bijlage der Memorie van Toelichting [1]) gedane toezegging op prijs wordt gesteld.

Omtrent de „Utrecht" zij opgemerkt, dat zeer zeker het schip terstond zóó had kunnen zijn ingericht, dat kostbare wijzigingen, noodig om de hitte uit het schip te weren, onnoodig waren. Die wijzigingen zijn een gevolg geweest van minder doelmatige inrichting van de ketelruimen.

Onder den prijs van de herstellingen van de „Friesland" is f 169.980 begrepen voor de herstelling der werktuigen.

Dat de herstellingskosten voor het moderne materieel een belangrijk cijfer vertegenwoordigen is juist, maar men vergete daarbij niet, dat het aantal werktuigelijke inrichtingen aan boord zeer groot is en de bouw van de schepen meer samengesteld is, terwijl bovendien tusschen de onderhoudskosten en den prijs van eerste aanschaffing steeds evenredigheid zal bestaan. Wat de „Friesland" aangaat mag er nog op gewezen worden, dat zij voortdurend in dienst was en thans hare eerste herstelling in Nederland ondergaat.

Voor oorlogsschepen wordt bij alle zeemogendheden tegenwoordig prijs gesteld op het bezigen van waterpijpketels, voornamelijk omdat daarmede in dringende gevallen in den kortsten tijd stoom gestookt kan worden. De door ons gebezigde ketelsoort mag overigens onder de bruikbaarste worden gerekend en de bezwaren die zich daarbij voordeden, verminderden naar mate het personeel aan boord er beter mede bekend werd. Het streven moet blijven door toepassing van verbeteringen het kolenverbruik te verminderen. Desniettemin blijft de aandacht gevestigd op de resultaten bij andere marines met andere ketelsoorten verkregen.

Wat de in Indië te verkrijgen kolen betreft zij opgemerkt dat, hoewel het niet wenschelijk wordt geacht die voortdurend in de waterpijpketels te stoken, er toch geen bezwaar is daarvan in oorlogstijd gebruik te maken.

---

1) »Marineblad" 1 Juni 1903, blz. 26.

Ondergeteekende vertrouwt, dat, wanneer het hem gegeven zal zijn voor een minder kostbaar plan van kazernebouw, dan het oorspronkelijke ontwerp, de beschikking over de noodige gelden bij de Staten-Generaal aan te vragen, hij op de medewerking en den steun van de Kamer zal mogen rekenen.

§ 5. *Personeel.*

Het was ondergeteekende aangenaam te vernemen, dat vele leden met voldoening hadden kennis genomen van zijne voornemens ten aanzien van verbetering in de bezoldiging van het personeel en wijziging der organisatie waar noodig. Hij wenscht er echter de aandacht op te vestigen dat, waar door hem gesproken werd van wijziging in de bezoldiging en tevens in de organisatie, daaraan niet de verre strekking gegeven moet worden welke er volgens het Voorloopig Verslag aan gehecht wordt. Immers er kan niet op goede gronden gezegd worden, dat het personeel der zeemacht in het algemeen de grondige reorganisatie behoeft, welke thans een vereischte is geworden voor het personeel van den marinestoomvaartdienst, terwijl de bestaande toestand er niet op wijst dat de omstandigheden zulk eene reorganisatie in berekenbaren tijd noodzakelijk zullen maken. De bestaande organisatie dateert toch geenszins in voorname onderdeelen uit den tijd der zeilschepen, en de tegenwoordige vorming van den schepeling is er op gericht om hem geschikt te maken voor de diensten, die hij aan boord van de moderne oorlogsschepen heeft te vervullen. Inmiddels is ondergeteekende reeds werkzaam in den door de hier aan het woord zijnde leden aangegeven geest. Daartoe eene speciale commissie in het leven te roepen is hem echter niet noodzakelijk voorgekomen.

Erkennende dat er bijzondere urgentie is tot het nemen van maatregelen ten aanzien van het personeel van den stoomvaartdienst worden door ondergeteekende bij Nota van Wijziging gelden aangevraagd om in den dringendsten nood, het gebrek aan werklieden n.l., te voorzien. Worden die toegestaan, dan wenscht ondergeteekende de werving open te stellen:

1º. voor korporaal-stokers, die alléén de *werkmansbekwaamheden* hebben door de stokerscommissie als eisch gesteld voor korporaal-hulpmachinisten, en

2º. voor korporaal-stokers, die voldoen aan de eischen door genoemde commissie voor onderofficieren van dezen rang geformuleerd. Deze laatste zullen aangenomen worden onder dezelfde regelen, welke thans voor de bezoldiging van korporaal-stoker van kracht zijn en onder dezelfde voorwaarden van aanneming, evenwel onder toekenning van eene premie van f 20 voor elk jaar der verbintenis. Aan eerstgenoemde, bijzonder als werkman bekwame categorie wenscht hij daarenboven, behalve eene premie bij aanneming van f 30 voor elk jaar der verbintenis, toe te kennen eene soldij van f 55 's maands, terwijl de verbintenis in plaats van 5 jaar slechts 4 jaar zoude duren.

Het voornemen bestaat, deze personen niet toe te laten tot het vernieuwen van de verbintenis wanneer zij zich inmiddels niet de overige bekwaamheden voor dien rang zullen hebben eigen gemaakt.

Maatregelen tot aanvulling van het tekort aan machinisten wenscht ondergeteekende uit te stellen tot zijn voorstellen betreffende de reorganisatie van dat korps de goedkeuring der Staten-Generaal zullen hebben verworven. Dan eerst staat hij toch op vasten bodem, terwijl hij thans niet anders zou kunnen doen dan een toekomst voorspiegelen, waarvan hij niet de zekerheid heeft, dat het hem vergund zal zijn, die te verwezenlijken.

Hoewel groot, is het tekort aan machinisten toch niet van zoodanige beteekenis dat er evenals in het gebrek aan werklieden onmiddellijk voorziening vereischt wordt. Mitsdien meent hij zich te kunnen onthouden van buitengewone maatregelen tot aanvulling van het tekort totdat de bezoldiging van de thans bij Hr. Ms. Zeemacht dienende en door die buitengewone maatregelen te verkrijgen machinisten dezelfde zal kunnen zijn.

Wat de veiligheid der vaart betreft, ondergeteekende kan de vrees niet deelen dat die onder de tegenwoordige omstandigheden niet verzekerd te achten zou zijn. Voor zoover de vaardigheid in het manoeuvreeren met de machines daarbij betrokken is, meent ondergeteekende dat door den dienst te regelen naar het aantal machinisten en sergeant-stokers, dat geacht kan worden met de machines vertrouwd te zijn, op dit punt de noodige zekerheid bestaat. Ontegenzeggelijk worden daardoor van de oudere machinisten inspannende diensten gevergd; over de wijze waarop die worden verricht, kan hij niet anders dan met den meesten lof gewagen.

Ten aanzien van het verzoek om het Rapport der Commissie in zake de organisatie van het machinekamerpersoneel voor het publiek verkrijgbaar te stellen, merkt ondergeteekende op, dat deze commissie werd benoemd tot voorlichting van den Minister en het door haar uitgebracht rapport dus alleen voor den Minister bestemd was. In het algemeen acht ondergeteekende het niet zonder bedenking dergelijke rapporten aan de Staten-Generaal over te leggen of reeds dadelijk te publiceeren, omdat in den boezem eener commissie de meening niet mag postvatten, dat zij haar arbeid verricht tot voorlichting van de Staten-Generaal en van het publiek, hetgeen aanleiding zou kunnen geven, dat zij hare meening tegen den Minister niet vrij en onbewimpeld zou uitspreken.

Hierbij zij opgemerkt, dat de ondergeteekende met het vaststellen der grondslagen eener organisatie van het personeel van den marinestoomvaartdienst gereed is gekomen en derhalve geene publieke voorlichting meer noodig heeft.

De ondergeteekende heeft dan ook thans geen bezwaar het bedoelde rapport te doen opnemen in de Mededeelingen betreffende het Zeewezen.

Dat aan boord van Hr. Ms. pantserschip „Koningin-Regentes" te Tandjong Priok dienstweigering zoude hebben plaats gehad van zoodanigen omvang dat deze bijzondere aandacht moest trekken is ondergeteekende niet bekend; de commandant der zeemacht zoude dan ongetwijfeld niet hebben nagelaten daarover te rapporteeren. Aan boord van Hr. Ms. korvet „Sommelsdijk" had een begin van dienstweigering plaats, welke echter dadelijk werd onderdrukt.

Het onderzoek ter zake ingesteld heeft ondergeteekende de overtuiging geschonken, dat hier een samenloop van omstandigheden en het aan boord zijn van slechte elementen onder de matrozen tot eene uitbarsting van ontevredenheid heeft geleid, maar tevens, dat de algemeen onder de schepelingen heerschende geest niet naar deze feiten kan worden afgemeten.

Hij is zich bewust van zijn plicht een onderzoek te moeten instellen naar de oorzaken van ontevredenheid, waar en wanneer deze zich vertoont. Dat de aan het licht komende oorzaken eenvoudig weg te nemen zouden zijn door verbetering van de financieele positie betwijfelt ondergeteekende ten zeerste. Integendeel, hij heeft met instemming de meening van sommige leden vernomen, dat ons personeel niet zoo slecht betaald wordt, en de oorzaken van een geest van ontevredenheid, aangenomen dat daarvoor gegronde reden bestaat, niet hoofdzakelijk in het onvoldoende der bezoldiging moeten worden gezocht.

Hij kan echter evenmin toegeven dat de oorzaak zoude gelegen zijn in de bestaande organisatie, waardoor de positie, die een ieder aan boord toekomt niet voldoende zoude zijn gewaarborgd. Waar ontevredenheid wordt waargenomen, moet die aan verschillende ongunstige omstandigheden en invloeden — ook buiten de zeemacht — worden toegeschreven en stelt de ondergeteekende zich ten doel die zooveel mogelijk op te heffen en te keeren.

In antwoord op de vraag aanvankelijk gedaan in het Voorloopig Verslag over de oorspronkelijke begrooting op bladz. 8 onder § 5 ten aanzien van het aantal overplaatsingen in verhouding tot de sterkte der bemanning kunnen thans eenigszins volledige gegevens worden verstrekt.

Daartoe worden hierbij overgelegd mutatiestaten van Hr. Ms. schepen „Piet Hein", „Noordbrabant", „Friesland", „Gelderland", „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" in Oost-Indië en „Evertsen", „Reinier Claeszen" en „Cerberus" in Nederland.

Iedere staat is voorzien van de noodige toelichtingen. Ten aanzien van dien betreffende Hr. Ms. schip „Koningin Wilhelmina" wenscht ondergeteekende echter nog aan te teekenen dat, hoewel het aantal mutatiën 125 pct. van de sterkte der bemanning bedraagt, er 40 pct. van de met dien bodem naar Oost-Indië vertrokken schepelingen tijdens het verblijf aldaar tot de bemanning bleven behooren.

Voorts wenscht ondergeteekende er nog op te wijzen dat

Hr. Ms. schip „Piet Hein" langer dan 3 jaar in Oost-Indië verbleef en dus de bemanning noodwendig in haar geheel moest verwisseld worden.

Ondergeteekende heeft met belangstelling kennis genomen van de denkbeelden van den oud-luitenant ter zee JONCKHEER over recruteering van matrozen uit de zeemilitie. Bij oppervlakkige beschouwing hebben die denkbeelden veel aanlokkelijks. Hoewel bij ernstige overweging — en ondergeteekende erkent gaarne dat zij die verdienen — reeds spoedig blijkt dat het resultaat beneden de algemeen gekoesterde verwachting moet blijven, heeft ondergeteekende toch gemeend eene proefneming te moeten voorbereiden.

Hij vereenigt zich echter geheel met de leden, die het thans vigeerende stelsel, ook al mocht eenmaal uit de zeemilitie op eenigszins ruime schaal aanvulling van het personeel verkregen kunnen worden, onmisbaar achten.

Ten aanzien van eene nieuwe regeling van het dienstverband staan zijne plannen nog niet vast. Niettemin is hij besloten tot verkorting daarvan over te gaan.

Inderdaad is voor Indo-Europeesche jongelieden de gelegenheid opengesteld om aan de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden te worden opgeleid.

De openstelling geschiedde op verzoek van den Minister van Koloniën, daartoe geadviseerd door den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië, den Raad van Indië gehoord, met de bedoeling ook langs dezen weg een betere toekomst voor Indo-Europeesche kinderen te openen.

De commissie van oppertoezicht en beheer der Kweekschool toonde zich bereid een proef in den door genoemden bewindsman gewenschten geest te nemen, waarna de Minister van Marine zich er eveneens mede vereenigde.

Ondergeteekende sluit zich echter geheel aan bij de leden die meenen dat groote voorzichtigheid in deze geboden is; met het oog daarop werd het aantal plaatsen zeer beperkt. In Mei jl. zijn de eerst aangenomen jongelingen ten getale van 5 aangekomen.

Indien het later de wensch dezer schepelingen mocht zijn, uitsluitend in Oost-Indië te dienen, zal daarmede uit den aard der zaak rekening worden gehouden.

De voorwaarden, waarop de onlangs in Nederland aangekomen jongelieden zijn aangenomen, zijn gelijkluidend met die welke aan de in Nederland geborenen worden gesteld.

Het verschaffen van een tehuis bij particulieren aan zulke jongens gedurende den verloftijd, maakt reeds een punt van onderzoek uit. Bovendien — hiervan houdt ondergeteekende zich overtuigd — zal de commissie van oppertoezicht en beheer der Kweekschool dit belang ook niet uit het oog verliezen.

Ten aanzien van het ontslag van schepelingen, die zich niet kunnen gewennen aan militaire tucht, vereenigt ondergeteekende

zich met de meening der leden die het uitlokken van handelingen in strijd met de tucht vreezen, wanneer het verlaten van den dienst te gemakkelijk wordt gemaakt.

De regeling van het ontslag, thans van kracht zijnde, maakt het mogelijk een schepeling voor te dragen tot ontslag uit den dienst, wanneer de commandant, onder wiens bevelen hij dient, overtuigd is dat 's mans karaktereigenschappen onvereenigbaar zijn met de eischen die de krijgstucht aan het karakter stelt.

Het ontslag wordt dan verleend met een ontslagbrief, die noch ten gunste noch ten ongunste van den ontslagene eenige getuigenis geeft. Het initiatief tot eene voordracht voor ontslag behoort echter altijd aan den commandant te worden overgelaten.

Het heeft niet in de bedoeling van ondergeteekende gelegen ten aanzien van de opgave der aan boord Hr. Ms. „Gelderland" opgelegde straffen een ontwijkend antwoord te geven. Ondergeteekende herhaalt dat hij niet over die opgave in beschouwingen wenscht te treden; dit zoude onvruchtbaar zijn omdat hare juistheid niet vaststaat.

Wanneer het strafregister, aan boord van genoemden bodem in 1902 gehouden, aan zijn Departement zal zijn ingekomen, is hij bereid mede te deelen of de opgave in het Voorloopig Verslag over de oorspronkelijke begrooting juist is.

Inmiddels kan hij thans reeds mededeelen, dat het bedoelde strafregister den commandant der zeemacht in Oost-Indië nog geen aanleiding heeft gegeven tot opmerkingen en de commandant van de Javadivisie, tot welke scheepsmacht de „Gelderland" in Juli 1902 behoorde, den commandant van dien bodem ten aanzien van het handhaven van de krijgstucht zeer gunstig beoordeelt.

Waar het bestuur van den algemeenen bond voor Nederlandsche marine-matrozen, ondanks de herhaalde waarschuwingen der marine-autoriteiten, zich niet heeft willen of kunnen onttrekken aan de leiding van buiten de zeemacht staande personen, die — en tot laatstelijk met betreurenswaardig succes — matrozen aanmoedigen tot ongehoorzaamheid en wier doel schijnt te zijn bij dezen verwijdering en wantrouwen aan te kweeken ten opzichte hunner meerderen, daar kan het wel niet anders of de bedoelde Bond ondervindt geen sympathie, maar ontmoet zelfs tegenwerking bij diegenen, welke geroepen zijn de krijgstucht te handhaven, ook al is het streven van den Bond — en de ondergeteekende wil zulks niet ontkennen — mede gericht op verhooging van de moraliteit van den schepeling.

Overigens vereenigt ondergeteekende zich met de meening der leden, die van oordeel zijn dat klagen door den trechter van bedoelden Bond voor militairen de aangewezen weg niet is. Dit neemt niet weg dat de Bond, wanneer hij getoond had mede te willen werken tot handhaving van de krijgstucht, welwillender gehoor zoude hebben gevonden voor zoover er in de

bestaande reglementen geen weg is aangewezen om wenschen van algemeene strekking bij autoriteiten voor te brengen.

Ondergeteekende vereenigt zich met de meening van de leden, die van oordeel waren dat de matroos DE HOLLANDER zich vrijwillig blootstelde aan straf wegens in het blad „het Anker" voorkomende artikelen, welker inhoud strijdig was met de eischen van de krijgstucht. Niet alleen deze matroos maar ook zijne medebestuursleden werden gestraft en ontslagen. Hun was toch vooraf te kennen gegeven dat zij aansprakelijk zouden worden gesteld voor den inhoud van het blad. Uit een krijgstuchtelijk oogpunt is dit het recht en de plicht van militaire autoriteiten, voor zooveel de strafoplegging bevestigd door de uitspraak van het Hoog Militair Gerechtshof. Na deze aanzegging hadden zij dus de keuze tusschen het nederleggen van hun lidmaatschap van het bestuur, indien het hun onmogelijk was te waken tegen opnemen van met de krijgstucht strijdige artikelen, of het beloopen van straf. Aan dit laatste gaven zij de voorkeur.

Toen zij blijken gaven ongevoelig te zijn voor krijgstuchtelijke bestraffing volgde in overeenstemming met de bij de wet van 14 November 1879 („Staatsblad" n°. 194) aan den Minister toegekende bevoegdheid, het ontslag.

Ten overvloede zij medegedeeld, dat de aangehaalde gunstige beoordeeling van voornoemden matroos loopt over een tijdvak van ruim twee maanden en niet overeenkomstig is met vroegere beoordeelingen.

Wat den matroos J. KRUYFF aangaat, deze is niet ontslagen maar staat voor den krijgsraad terecht. Bij de verleening van rechtsingang verviel de hem betreffende voordracht tot ontslag.

Tot ontneming van het certificaat van goed gedrag werd geen order gegeven en dat was ook niet noodig in verband met de aanleiding tot de voordracht van ontslag en de regeling der ontslagbrieven, welke, vastgesteld bij Koninklijk besluit van 21 April ll. n°. 61, 24 April daaraanvolgende in werking trad.

Bij die regeling is bepaald, dat schepelingen, in het bezit van het certificaat van goed gedrag, ontslagen zullen worden met een ontslagbrief waaraan gehecht een certificaat van goed gedrag, doch hun, indien zij wegens anti-militaire karaktereigenschappen worden ontslagen, een ontslagbrief 1ste soort zonder aan den brief gehecht certificaat van goed gedrag behoort te worden uitgereikt. Dergelijk certificaat dat eene aanbeveling behelst aan alle militaire autoriteiten zou met de ontslagreden in strijd zijn, terwijl hun dan tevens het in den dienst bekomen certificaat van goed gedrag moet worden ontnomen omdat, indien het gdrag getuigt van anti-militaire eigenschappen, het toch moeilijk van een militair standpunt als „goed" kan worden gesignaleerd.

§ 6. *Verschillende punten.*

Met waardeering mocht ondergeteekende ontwaren, dat de

meening van enkele leden, die de noodzakelijkheid niet konden inzien van een langer verblijf van Hr. Ms. „de Ruyter" in West-Indië en van het voornemen der Regeering om een schip van voldoende gevechtswaarde voortdurend in die wateren te stationneeren, door verscheidene andere leden niet werd gedeeld.

Ondergeteekende onderschrijft ten volle de argumenten welke deze leden er toe leidden, het door de Regeering ingenomen standpunt goed te keuren. Ons koloniaal bezit in West-Indië en de vele handelsbetrekkingen tusschen Curaçao en Venezuela leggen Ons den plicht op, de door den ongeregelden politieken toestand in dit Rijk in voortdurend gevaar verkeerende belangen onzer onderdanen te beschermen.

Het voornemen bestaat echter om Hr. Ms. pantserschip „Kortenaer" in 1904 naar West-Indië te dirigeeren ter vervanging van de „de Ruyter", zoodat alsdan met een kleiner schip en minder uitgaven zal worden volstaan. Uit dien hoofde zal er dus geen noodzakelijkheid bestaan om het materieel van groot charter, voor Oost-Indië bestemd, uit te breiden.

Intusschen moet ondergeteekende hierbij opmerken, dat, hoezeer hij de wenschelijkheid inziet om het eskader in Oost-Indië zoo spoedig mogelijk weder op de organiek vastgestelde sterkte te brengen, de „de Ruyter" na terugkeer niet naar Oost-Indië zal kunnen worden gezonden, omdat de bemanning van dit schip pas van een verblijf van ruim een jaar in de tropen zal zijn teruggekeerd.

Ter beantwoording van de vraag of reeds eene beslissing is genomen omtrent de „Sumatra", kan ondergeteekende mededeelen, dat hij geen vrijheid heeft kunnen vinden, om dit schip van weinig gevechtswaarde, en waarvan de herstelling op driehonderd duizend gulden wordt geraamd, over te nemen en voor den dienst in West-Indië te bestemmen. Waar nog zooveel uitgaven voor andere doeleinden noodig zijn en op betere wijze in de vervanging van de „de Ruyter" kan worden voorzien, zou hij de, zij het ook kostelooze, overname van dit schip niet in het belang achten van den dienst.

Omtrent de vraag in hoeverre de bediening van het kustgeschut zou kunnen worden opgedragen aan personeel der marine, heeft de ambtsvoorganger van ondergeteekende reeds onderhandelingen geopend met den Minister van Oorlog. Eene nadere overweging van dit vraagstuk zal aan de commissie in zake samenwerking van land- en zeemacht in behandeling kunnen worden gegeven, zoodat de ondergeteekende zich hierover thans nog niet wenscht uit te spreken.

Wanneer de verdere proefnemingen met de verspertorpedo's (systeem Elia) tot een bevredigend resultaat zullen hebben geleid, kunnen zij worden aangewend ter verdediging van onze vaarwaters.

Eerst dan kan worden overwogen in hoeverre zij in de

plaats zullen komen van de electro-schoktorpedoversperringen, die thans door personeel van de landmacht worden gelegd en of het gewenscht zij den geheelen versperringsdienst onder het Departement van Marine te brengen.

Ondergeteekende blijft bij zijne meening, dat het niet op zijn weg ligt over de aan boord Hr. Ms. pantserdekschip „Holland" aan een tweetal schepelingen opgelegde straf zijne meening kenbaar te maken.

De commandant van een schip is alleen bevoegd tot straffen en daarvoor verantwoordelijk. Indien op de klacht van een schepeling door een hoogere militaire autoriteit of het Hoog Militair Gerechtshof beslist is, dat eene straf ten onrechte is opgelegd, is het aan den Minister te beoordeelen of hij een commandant de hem opgelegde verantwoordelijkheid langer kan doen dragen.

De hierbedoelde proef bestaat daarin, dat aan boord van een der politiekruisers bier kan worden verstrekt ter vervanging van jenever. Die verstrekking is zoodanig geregeld dat de schepelingen geheel vrij blijven in de keuze tusschen jenever, het daarvoor in de plaats tredende geld en het in beproeving zijnde bier.

Ook kan nog worden medegedeeld, dat het voornemen bestaat, om op een van de voor buitenlandschen dienst bestemde schepen een dergelijke proef met koolzuurhoudende dranken te nemen, waarbij eveneens de keus geheel vrij zal worden gelaten. De daarvoor benoodigde machine met toebehooren zal op Rijkskosten worden aangeschaft. Reeds nu is zoodanige machine, geheel particulier door de scheepstoko aangekocht, op enkele schepen buitenslands in gebruik.

Het lag reeds in de bedoeling om zoodra aan de scheepstoko een meer officieel karakter zal zijn gegeven, waaromtrent voorstellen in bewerking zijn die binnen korten tijd de Staten-Generaal kunnen bereiken, te beproeven of het verstrekken van bons om iets uit die toko te ontvangen in plaats van jenever in de praktijk mogelijk zal zijn.

Betreffende de straf opgelegd aan den voorzitter der anti-alcoholvereeniging te Soerabaja kan ondergeteekende mededeelen dat zij hare aanleiding vond in het volgen van een met de algemeene baksorder (art. 412, Hoofdstuk V, Deel II der Verordeningen) strijdigen weg om persoonlijke belangen en grieven kenbaar te maken. De voorzitter van eene vereeniging zonder rechtspersoonlijkheid, van wier bestaan de autoriteiten geenerlei kennis dragen, kan toch niet in naam der vereeniging optreden, maar blijft in het oog zijner chefs immer de door zijnen naam aangeduide schepeling. Deze schepeling kon dus geen gebruik maken van eenig grondwettelijk recht van petitie in den door hem gekozen vorm.

Ondergeteekende heeft de overtuiging dat de marine-autori-

teiten niet gekant zijn tegen de geheel-onthoudersbeweging onder het personeel en hunne medewerking zouden verleenen, indien daarop in gepasten vorm een beroep wordt gedaan. Vrijheid van beweging, zoolang die beweging niet in strijd komt met de eischen der discipline, wil hij gaarne waarborgen.

De verzoeken ter bekoming van pensioen door de weduwen van in Indië aan cholera overleden schepelingen zijn allen ter beoordeeling gezonden aan den Militairen Pensioenraad.

Dit college heeft gemeend, dat geene termen aanwezig zijn om de adressanten in genot van pensioen te stellen.

Bovendien zijn de verzoekschriften in handen gesteld van den commandant der zeemacht in Oost-Indië, ten einde omtrent ieder geval afzonderlijk na te gaan in hoeverre zich bijzondere omstandigheden of toestanden bij de uitoefening van den dienst hadden voorgedaan, waaruit zou kunnen blijken, dat het weerstandbiedend vermogen van de overledenen meer dan anders kon zijn geschaad.

Toen ook dit onderzoek ter plaatse negatief was uitgevallen, heeft de Minister zich met het advies van den raad vereenigd.

Het verleenen van eene andere tegemoetkoming uit 's Rijks kas dan het geven van pensioen aan hen, die daarop wettelijk aanspraak kunnen maken, zoude eene onbillijkheid daarstellen tegenover die weduwen, wier echtgenooten niet aan cholera, maar aan andere tropische ziekten zijn overleden.

Men moet toch wel in het oog houden dat de Aziatische cholera eene ziekte is die aan de tropen in Oost-Indië eigen is.

Alhoewel de bakermat van de cholera aan de Ganges moet worden gezocht, zoo kan men toch niet zeggen, dat cholera in onze Oost-Indische bezittingen telkens wordt ingevoerd, zooals dat in Europa geschiedt.

De ziekte moge tijdelijk sluimeren, de smetstof is en blijft aanwezig en van een invoer van de besmetting van buiten kan tegenwoordig geen sprake meer zijn.

Een verblijf in Oost-Indië, zoowel aan boord als aan den wal, heeft voor een ieder noodwendig als gevolg de mogelijkheid van eene infectie door choleragif.

Er bestaat dus geen aanleiding om de pas onlangs aangenomen pensioenwetten in dien zin te wijzigen, dat cholera onder alle omstandigheden beschouwd moet worden als eene ziekte, die *door den dienst* is ontstaan, waardoor de weduwen van schepelingen enkel uit de omstandigheid, dat de echtgenoot aan genoemde ziekte is bezweken, rechten zouden kunnen doen gelden op pensioen.

Zooals door ondergeteekende op pag. 6 onder § 6 van de bijlage tot de Memorie van Toelichting werd gezegd, zal hij niet in gebreke blijven later omtrent de vraagpunten in die paragraaf gesteld zijne meening te doen kennen. Daaronder behoort in de eerste plaats het behoud van Amsterdam als Rijkswerf van

aanbouw en eventueele verplaatsing van die werf naar elders. Dit onderwerp werd reeds door hem in studie gegeven aan den marineraad.

Hoewel hij dus voorloopig niet op dit onderwerp wenscht in te gaan, meent hij toch met een enkel woord te moeten opkomen tegen de meening, dat op de werf te Amsterdam minder deugdelijk zou worden gebouwd dan op de werven te Fijenoord en te Vlissingen, een oordeel uitgesproken naar aanleiding van de kosten, besteed aan de „Utrecht" tot verbetering van luchtcirculatie en ventilatie in machine- en ketelruimen. Die inrichtingen, niet behoorend tot het scheepswerk, moesten later door 's Rijks werf worden vernieuwd.

Op deze omstandigheid een afkeurend oordeel over de Amsterdamsche werf van aanbouw te baseeren, komt ondergeteekende ongemotiveerd voor.

§ 7. *Inrichting der begrooting.*

Ter beantwoording van de in het Voorloopig Verslag gemaakte opmerking, dat niet begrepen werd, dat de verdeeling der uitgaven voor zeetraktementen enz., over de verschillende rangen zooveel arbeid vereischt, moet ondergeteekende er op wijzen, dat in bijlage D en meer gedetailleerd in Bijlage P wel de vermoedelijke *sterkte* der zeemacht wordt aangegeven, waarop de raming der kosten voor de zeemacht is gegrond, maar dat de *berekening* der traktementen, soldijen, toelagen enz. volgens de verschillende regelingen der korpsen verband houdt met de positie der officieren en onderofficieren aan boord der schepen, met het verblijf der schepen binnen- en buitengaats of tusschen de keerkringen en met den tijd gedurende welken de schepen in dienst zijn.

Hieruit volgt, dat de raming van art. 31 niet anders dan scheepsgewijze kan geschieden en dat derhalve eene opgave van de verdeeling der uitgaven voor alle rangen als bovenbedoeld niet minder zou vorderen dan een volledig resumé van alle berekeningen, welke voor de verschillende schepen zijn gemaakt en deze dan verdeeld over de onderscheidene rangen.

De samenstelling van het gewenschte overzicht zou dus een zoo tijdroovenden arbeid vorderen, dat ondergeteekende bezwaar moet maken de overlegging daarvan toe te zeggen.

§ 8. *Eindcijfer.*

Op de onder deze paragraaf gestelde beschouwingen met de daaraan vastgeknoopte nadrukkelijke waarschuwing tegen onnoodige opdrijving van de uitgaven, kan ondergeteekende inderdaad geen ander antwoord geven dan door hem is geformuleerd in de Memorie van Toelichting tot de onderwerpelijke begrooting (bladz. 5 en 6). Gaarne geeft hij daarbij andermaal de verzekering dat het zijn ernstige wil is, de vereischte zuinigheid te betrachten.

Artikelen.

Art. 13. *Ib* 1. Daar de bedoelde proefneming met draadlooze telegraphie reeds besproken was bij de Memorie van Antwoord voor de voorloopige begrooting (stuk 36, bladz. 1) kwam het overbodig voor hierop nogmaals in den Toelichtenden Staat te wijzen.

Vc. Voor het weder gereedmaken van de „Schorpioen" voor den dienst is onder de artt. 13 en 20 der begrooting respectievelijk begrepen *f* 4000 onder V*c* en VI*c* en *f* 3500 onder XI*c*³ en XII*c*¹.

Art. 17c. De toelichting betrof het totaal van de beide posten van dit onderdeel; ter aanvulling en verduidelijking diene het volgende. Het aanvankelijk op art. 17*c* voor herstellingen aan werktuigen en ketels van schepen voor algemeenen dienst aangevraagde bedrag van *f* 195 000 moest nader worden verhoogd met *f* 100 710 voor kosten van de machinereparatie van de „Friesland" en met *f* 50 000 voor den eersten termijn der herstelling von de „Koningin Wilhelmina der Nederlanden"; daarentegen kon dit verminderd worden met een som van *f* 30 000 voor de overige schepen voor algemeenen dienst en met een bedrag van *f* 65 000 voor de „Piet Hein" bestemd, welk bedrag werd overgebracht naar de schepen voor de defensievloot, waartoe dit schip thans weder behoort. Door een en ander moest ten slotte het cijfer voor de schepen van de defensievloot worden geraamd op *f* 110 000 en dat voor de schepen voor den algemeenen dienst op *f* 250 710.

Hoogere raming van de uitgaven sub 17*c* in verband met den post voorkomend onder art. 19a, waarvan door eenige leden in het Voorloopig Verslag omtrent de oorspronkelijke begrooting de wenschelijkheid werd betoogd, stelt naar de meening van den ondergeteekende den weg open tot het aanvragen van belangrijke sommen, die tijdens de raming nog niet te rechtvaardigen zijn.

En hiertegen heeft de Kamer zich — en terecht — altijd verzet.

Het streven moet gericht blijven op juister raming, voorzooveel het scheepvaartbedrijf zulks toelaat.

Art. 20. Naar aanleiding van den andermaal door eenige leden te kennen gegeven wensch om kennis te nemen van het rapport der commissie benoemd bij beschikking van den Minister jhr. Röell van 24 November 1900, nº. 30, wenscht de ondergeteekende op te merken dat voor zooveel hij heeft kunnen nagaan de bedoelde commissie door zijn toenmaligen ambtsvoorganger werd benoemd naar aanleiding van een verzoekschrift ingediend door de besturen van drie vereenigingen van werklieden bij 's Rijks werven.

Al worden de belangen van de werklieden, zooals gebruikelijk is, jaarlijks bij de behandeling der begrooting door een of meer

leden ter sprake gebracht en daarover met die leden door de Ministers breedvoerig van gedachten gewisseld, toch is van een aandrang van de Kamer om die Commissie in het leven te roepen ondergeteekende niets gebleken. Zij dankte haar ontstaan aan het initiatief van den Minister en werd benoemd tot zijne voorlichting.

In verband met de mededeelingen door hem gedaan in de bijlage tot de Memorie van Toelichting op dit wetsontwerp herhaalt hij gaarne, dat zijn aandacht voortdurend op de belangen van het arbeiderspersoneel gevestigd blijft, en dat ook het werfbeheer een punt van onderzoek voor hem zal uitmaken.

De Minister kan evenwel, bij de vele onderwerpen waarmede hij zich onledig moet houden, niet anders dan opvolgend en liefst naar een door hem gekozen volgorde die onderwerpen behandelen. In dezen stand van zaken kan ondergeteekende nog geen aanleiding vinden het rapport ter kennisneming van de leden der Kamer ter griffie te deponeeren.

VI C^1. De verwapening van de „Hefring" bestond in het afnemen van het kanon van 28 cM. A n°. 1, waarvoor een kanon van 12 cM. n°. 3 in de plaats kwam. Genoemde kanonneerboot is bestemd om te worden toegevoegd aan het artillerie instructieschip „Bellona" voor de opleiding van kanonniers en blijft tevens geschikt voor binnenlandsche defensie. De kosten dier verwapening, waaronder de vertimmering der munitiebergplaatsen enz. begrepen is, bedragen *f* 2115 aan materialen en *f* 4090 aan arbeidsloonen. De prijs van het ontscheepte kanon van 28 cM. met affuit en slede was *f* 80 400, die van het nieuwe kanon met affutage *f* 28 175; laatstgenoemd bedrag werd gekweten uit de begrooting van 1901.

Art. 23, II. De snelheid van kolenladen op verschillende schepen te bereiken hangt af niet alleen van de inrichting en het type van de schepen, maar ook van de grootte van het schip en of men de vulling der ruimen zoover wenscht voort te zetten dat alles tot tegen het dek wordt volgestuwd. Indien men op onze schepen, waarvan de grootsten voor eene berging van 800 ton kolen werden ontworpen, gemiddeld in 6 uur die hoeveelheid aan boord heeft kunnen nemen, dan mag zeker over de voorhanden inrichtingen niet worden geklaagd. Men vergete hierbij niet dat een groote factor bij kolenladen met eigen personeel is of bij die werkzaamheid het denkbeeld „sport" voorzit. Het laden van 300 ton in het uur werd op de bedoelde Duitsche schepen alleen bereikt door schepen bijna drie maal zoo groot als de onzen en met belangrijk grooter kolenberging.

Eene verklaring, waardoor de handelwijze van de gemeente den Helder met betrekking tot de levering van water aan het Departement van Marine verontschuldigd zou kunnen worden, kan door ondergeteekende niet worden gegeven.

Art. 31 en 33, III. *C*, IV. Het is naar de meening van ondergeteekende niet noodig de financieele gevolgen van de soldijherziening te kennen om tot eene tegemoetkoming in de kosten van uniformwijziging te besluiten.

De billijkheid van het beginsel is toch reeds erkend door hetgeen dienaangaande bestaat bij het leger en het korps mariniers. De toepassing van het beginsel op de onderofficieren der zeemacht en vergrooting van de tegemoetkoming voor de onderofficieren van het korps mariniers behooren dus afgescheiden van de grootte der bezoldiging te worden behandeld.

De onvoltalligheid van het personeel beneden den rang van officier bepaalt zich tot den marinestoomvaartdienst, daar voor mogelijk ontbrekend personeel in eenige andere qualiteit, omdat dit numeriek voltallig is, kan worden voorzien door personeel van diezelfde qualiteit doch van hoogeren of lageren rang.

Aan eene opgave van het percentage van het voor den dienst ontbrekende personeel van den marinestoomvaartdienst kan geen absolute waarde worden toegekend, daar in verband met de ter hand genomen reorganisatie, ook wijzigingen in de bemanningslijsten niet kunnen uitblijven en die wijzigingen nog niet definitief zijn vastgesteld. Volgens de thans van kracht zijnde bemanningslijsten bedraagt het tekort aan machinisten ongeveer 20 pct.

E. Het is inderdaad de bedoeling de militaire kustwachters en de militaire loodsen alleen bij mobilisatie als militair te beschouwen.

Om de zekerheid te hebben dat deze personen ook door een vijand als militairen zullen worden beschouwd en behandeld, is het niet voldoende ze van eenig bepaald kenteeken te voorzien, doch is het noodig dat zij eenige uniformkleeding dragen. Dewijl de loodsen in hunne betrekking bij het loodswezen reeds uniform dragen, zullen de *militaire loodsen* alleen een onderscheidingsteeken op de linker bovenmouw krijgen.

De uniform voor de militaire kustwachters komt zooveel mogelijk overeen met het model van de kleedingstukken, die voor de schepelingen van de marine bestaan, waardoor voorkomen wordt dat een voorraad van artikelen wordt aangehouden, die in vredestijd niet geregeld verbruikt worden.

Art. 34. In antwoord op de vraag sedert wanneer de adelborsten op het instituut te Willemsoord militairen zijn, zij geantwoord, dat, voor zoover ondergeteekende kan nagaan, de adelborsten onder de bestaande wetten steeds militair zijn geweest. Zij behooren tot de in art. 2 van het C. W. voor het krijgsvolk te water genoemde kadets en maken aldus deel uit van het personeel van 's Rijks zeemacht.

Met het in de bijlage tot de Memorie van Toelichting aangeduide naburige Rijk werd Duitschland bedoeld.

Art. 41. Bij de ingestelde commissie tot het doen van een

onderzoek naar de voedingstarieven, zoowel in als buiten Nederland aan boord in gebruik, zal ook de wijze van de bereiding der spijzen een punt van ernstig onderzoek uitmaken.

Ondergeteekende is van meening, dat al wordt in de contracten van aanbesteding van gort de eisch gesteld, dat die moet zijn gepeld van inlandsche gerst, noch de landbouwer, noch de pelmolenaar geacht kan worden veel te zijn gebaat. Waar toch volgens de maandcijfers uitgegeven door het Centraal Bureau van de Statistiek van het jaar 1902 de uitvoer van gerst *maandelijks* 17 000 000 K.G. bedraagt, kan de hoeveelheid van 2 à 3000 H.L. à 80 K.G. per H.L. die de Marine *jaarlijks* noodig heeft geen gewicht in de schaal leggen.

Het in 1893 ingestelde onderzoek — en de omstandigheden zijn sedert niet gewijzigd — heeft zijns inziens duidelijk aan het licht gebracht, dat het verschil tusschen gort gepeld van binnen- of buitenlandsche gerst niet dan uiterst moeilijk zelfs door ervaren vakmannen is te constateeren. De adviezen van de gehoorde deskundigen zijn alle hierover gelijkluidend, dat eigenlijk niet is aan te geven waaraan het verschil te zien is, zoo het al op te merken is. Met die wetenschap in de contracten van levering een eisch op te nemen, waarvan men kan voorzien dat zij tot allerlei moeilijkheden kan aanleiding geven, is zonder nader onderzoek niet aan te raden.

Om echter aan het verlangen van de leden hier aan het woord tegemoet te komen, zal voor de levering van gort voor het jaar 1904 eene kleine hoeveelheid worden aanbesteed waaraan de eisch van inlandsch product zal worden gesteld.

Uit de daarmede te nemen proef zal dan kunnen blijken of het verzoek van de Groninger pelmolenaars voor verwezenlijking vatbaar is.

Art. 43. Uit bijlage *R* onder XI, bladz. 10, 11 en 12 behoorende bij den uitgewerkten en toelichtenden staat, blijkt welk gedeelte van het personeel bij de hospitalen vast en welk gedeelte gedetacheerd is, zijnde die gedeelten onder verschillende hoofden genoemd.

De bedoeling is het vaste personeel, hetwelk nu nog dienst doet, naarmate het aan den dienst ontvalt, te vervangen door gedetacheerd personeel.

Bij de Memorie van Toelichting tot de oorspronkelijke begrooting is op bladz. 11, en in de bijlage tot de Memorie van Toelichting op de definitieve begrooting op bladz. 6 reeds uiteengezet, dat juist die verwisseling ten goede komt aan de verpleging in het algemeen.

De behandeling die men een kok in het Marine-hospitaal te Willemsoord heeft doen ondergaan, had niet ten doel hem te straffen, maar om zijn herstel te bevorderen.

Toegegeven wordt dat in het hier betreffende ziektegeval de middelen van rust en van afzondering, om den lijder hierdoor door verveling te dwingen zijne pogingen tot aggravatie van

zijn bestaand gebrek op te geven, eenigszins overdreven zijn, zoodat voorschriften zijn gegeven om in den vervolge dergelijke toestanden te voorkomen; maar aan de andere zijde moet niet vergeten worden, dat bij dezen patient alle medewerking tot herstel ontbrak, uithoofde hij gratis verpleging in het hospitaal genoot wegens een gebrek in en door den dienst bekomen, alsook door de belangstelling in het verloop van dit ziektegeval, hem van buiten de zeemacht betoond.

Wanneer simulatie van de een of andere ziekte bij een schepeling geconstateerd wordt, dan bestaat er aanleiding om hem een disciplinaire straf op te leggen; dit hangt van de zienswijze van den commandant af, niet van den chef van het Marinehospitaal. Wanneer evenwel dienstweigering het gevolg is van deze simulatie, dan kan de commandeerende officier niet meer krijgstuchtelijk straffen, maar moet de zaak aan een krijgsraad worden overgelaten, wat meer afdoende is.

Het ligt in het voornemen van den Minister ernstig op te treden tegen de toenemende neiging tot simulatie van ziekten en aggravatie van gebreken, welke door de gunstige bepalingen van de nieuwe militaire pensioenwetten in de hand wordt gewerkt.

Art. 46. In plaats van Hr. Ms. pantserdekschip „Gelderland" zal in het laatst van dit jaar Hr. Ms. pantserdekschip „Zeeland" voor terugkeer uit Oost-Indië worden aangewezen, omdat de stoomketels van eerstgenoemd schip in beteren toestand verkeeren dan die van de „Zeeland".

De vervroegde terugkeer houdt verband met de onmogelijkheid om het eskader in Oost-Indië weder op 6 schepen te brengen. Wanneer de „Holland" in Oost-Indië zal zijn aangekomen, kan daarna de „Zeeland" thuisvaren, en ten einde bij de indienststelling van schepen in Nederland in het voorjaar van 1904 over voldoend personeel te kunnen beschikken, wordt het wenschelijk geacht den terugkeer van dit schip eenige weken te vervroegen.

IVde Afdeeling.

Het ligt in het voornemen van den ondergeteekende om in den aanvang van het jaar 1905 een begin van uitvoering te geven aan de uitbreiding van den stoomloodsdienst en wel vóór den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg, en daarvoor aan te wijzen 3 stoomloodsvaartuigen. Voor die uitbreiding is de aanbouw van een vierde stoomloodsvaartuig noodzakelijk, waarvoor de gelden bij de begrooting voor 1904 aan de Staten-Generaal zullen worden aangevraagd.

Het ligt in de bedoeling om na de uitbreiding van den stoomloodsdienst voor den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg daarna ook voor IJmuiden over te gaan.

Art. 86, b. Hoewel door de invoering van eene maandelijksche aflossing van de 2de en 3de lichtwachters (in het Voorloopig Verslag abusievelijk gesteld 1ste en 2de lichtwachters) met

een korter verblijftijd aan wal, op welke regeling door vele leden met klem werd aangedrongen, uitbreiding van het personeel onnoodig zou zijn, zou van dien maatregel evenwel het onmiddellijk gevolg zijn, dat het aantal aflossingen, thans eenmaal per maand geschiedende, daardoor zou verdubbelen. De stoomloodstransportvaartuigen in de betrokken loodsdistricten, welke de aflossingen thans eens per maand verrichten, zouden, in verband met de vele andere werkzaamheden, welke aan die vaartuigen zijn opgedragen, niet in alle diensten behoorlijk kunnen blijven voorzien en zou dientengevolge de hulp van particuliere vaartuigen noodzakelijk zijn, hetgeen eene niet onbelangrijke uitgaaf zou vereischen.

De financieele gevolgen van de invoering van eene maandelijksche aflossing, ook voor de 2de en 3de lichtwachters, zouden evenwel den ondergeteekende niet weerhouden tot die invoering over te gaan, wanneer maandelijksche aflossing noodzakelijk was. Volgens de ervaring van 25 jaren is niet gebleken, dat de wachters nadeeligen invloed ondervinden van het leven aan boord; de aard der ziektegevallen over genoemd tijdvak geeft geen aanleiding om het leven aan boord daarmede in verband te brengen.

Daar de maandelijksche aflossing een maatregel zou zijn uitsluitend ten gerieve van het personeel, doch voor den dienst niet wordt geboden, schijnt het ondergeteekende in verband met de daaraan verbonden bezwaren niet noodig voorshands daartoe over te gaan, hoewel hij nader zal overwegen of het mogelijk zal blijken, bij gereedheid van het op de begrooting voor 1903 uitgetrokken stoomloodstransportvaartuig, zonder vrij belangrijke financieele offers aan den wensch van de lichtwachters te voldoen.

Ten overvloede wenscht de ondergeteekende op te merken dat de uitdrukking: „menschen uit den matrozenstand, waaraan geen bijzondere eischen van bekwaamheid worden gesteld" bedoelde aan te geven dat feitelijk alle personen met het leven ter zee vertrouwd in aanmerking kunnen komen voor de hierbedoelde betrekking, en verder dat door hem niet kan worden aangenomen dat de Nederlandsche zeevarenden in weerstandsvermogen zouden achterstaan bij die van Duitschland en Engeland.

Art. 67*g*. Met genoegen ontwaarde de ondergeteekende, dat de instelling van de commissie voor het nagaan der verbeteringen, welke voor de verlichting van de Nederlandsche kust noodig zijn en in het stelsel van verlichting voor onze kust zullen passen, vrij algemeen werd toegejuicht.

De opname in die commissie van enkele gezagvoerders ter koopvaardij kwam ondergeteekende niet noodig voor, daar van de machtiging aan de commissie verstrekt om zich met de directiën van stoomvaartmaatschappijen in verbinding te stellen zonder twijfel is te verwachten, dat de gezagvoerders van verschillende stoomschepen in de gelegenheid zullen zijn hunne

meening omtrent de verlichting van de Nederlandsche kust kenbaar te maken.

De ondergeteekende houdt zich overtuigd dat de commissie bij de uitvoering van hare opdracht ook de verlichting op onze kust door lichtschepen in verband zal brengen met het vraagstuk der kustverlichting.

Vde AFDEELING.

Het doet ondergeteekende leed, dat verscheidene leden niet schijnen te kunnen instemmen met de gronden — aangegeven in de Bijlage tot de Memorie van Toelichting — die hem er toe hebben geleid geene toezegging te doen tot het geven eener subsidie uit 's Rijks schatkist aan de vereeniging „Het Marine-fonds".

Waar, zooals reeds gezegd is, zoovele offers van 's Rijks schatkist worden gevraagd, ten einde aan de steeds talrijker wordende aanvragen van *weduwen* om financieele hulp eenigermate te kunnen voldoen, meent hij in afwachting van het rapport der Commissie van advies in zake de oprichting van een pensioenfonds voor weduwen en weezen van militairen beneden den rang van officier, bij zijne afwijzing te moeten blijven persisteeren.

Ondergeteeekende kan geen termen vinden om terugbetaling van gelden, waartoe het fonds voor dek- en onderofficieren niet in staat en niet verplicht is, ten laste van den Staat te brengen.

Art. 80b. Ondergeteekende meent te mogen opmerken dat de uitdrukking „onverplichte uitgaven" voor betalingen uit dit artikel te kwijten voor feest-, rouw-, dank- en bededagen noch in het wetsontwerp, noch in den Toelichtenden Staat wordt gevonden en zij ook in de bijlage tot zijne Memorie van Toelichting — en zulks opzettelijk — niet wordt aangetroffen. Hij wenscht integendeel te constateeren, dat waar die uitgaven haar grond vinden in de verordeningen voor 's Rijks werven en de gelden er voor telken jare op de Staatsbegrooting worden uitgetrokken, zij zeer zeker tot de „verplichte" uitgaven mogen en moeten gerekend worden. Maar dat neemt niet weg, dat waar het loon bij den dag of bij het uur wordt berekend, en in den regel ophoudt wanneer de werkman niet te werk komt, bezwaarlijk kan worden gesproken van *verdiend* loon wanneer *geen* dienst wordt gepresteerd. Dit alleen is door ondergeteekende gezegd en hij ziet niet in daardoor een minder goed voorbeeld aan den particulieren werkgever te hebben gegeven.

Bijlage A.

Voorschrift is, in het algemeen overzicht der schepen en vaartuigen voor de nieuwe bodems voorloopig de cijfers op te nemen, aan de bestekken en ontwerpen ontleend en die, naar mate nader betrouwbare gegevens beschikbaar komen, door de werkelijke uitkomsten te vervangen. Voor het hier bedoelde schip zal dit geschieden.

De Minister van Marine,

KRUYS.

NOTA VAN WIJZIGINGEN.

Ontwerp van wet.

Artikel 1.

Het bedrag van art. 31, thans groot f 2 427 000,00, wordt gebracht op f 2 442 000,00;

dat van art. 32, thans groot f 41 000,00, op f 49 000,00.

Ter toelichting van de boven aangegeven wijzigingen in de bedragen van de artt. 31 en 32 wordt beleefd verwezen naar het voorkomende in de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag onder § 5. *Personeel.*

Ten gevolge van voorschreven wijzigingen wordt het bedrag der IIIde afdeeling, thans groot f 4 889 142,01[5] gebracht op f 4 912 142,01[5]

en het totaal van het VIde hoofdstuk, thans f 16 652 023,68[5] op f 16 675 023,68[5].

De Minister van Marine,
ELLIS.

BEHANDELING DER BEGROOTING IN DE TWEEDE KAMER DER STATEN GENERAAL.

De VOORZITTER: Mag ik den heeren doen opmerken, dat ik op het voetspoor van het Voorloopig Verslag verzoek om hetgeen men over het *Personeel* in het algemeen wenscht te zeggen, te brengen bij de algemeene beschouwingen, zoodat over de afdeeling *Personeel* geen afzonderlijke algemeene beschouwingen zullen worden gevoerd.

De heer STAALMAN: Mijnheer de Voorzitter! Er is iets verleidelijks in om, nu de beraadslaging in den zomer gehouden wordt, eenigszins uitvoerig met den Minister van Marine in debat te treden. In December rest ons daarvoor niet veel tijd: men maakt dan te veel haast en verschillende belangen, vooral van het ondergeschikte personeel, komen dan niet behoorlijk ter sprake.

Ik zal intusschen van mijn voornemen om eenigszins uitvoerig in te gaan op de verschillende onderdeelen van deze begrooting

moeten afzien, omdat de Minister in de gewisselde stukken reeds aanstonds het debat over verschillende onderdeelen heeft afgewezen met een beroep op zijn voornemen om een reorganisatie ven het personeel tot stand te brengen en met een beroep op zijn nog niet volledige bekendheid met toestanden die een onderzoek eischen.

Daarom slechts enkele opmerkingen hier en daar.

Het optreden van dezen Minister was voor mij een verrassing, eensdeels een aangename verrassing, omdat ik nooit heb geweten dat met name deze bewindsman behoorde tot de partijen der rechterzijde. Ook van 's Ministers ambtsvoorganger wisten wij dit niet, maar toen Zijn Excellentie hier was gezeten, is ons daarvan gebleken: de politieke belijdenis van het Kabinet werd door den Minister KRUYS aanvaard. Van dezen Minister is dat niet gebleken, ook niet uit de nieuwsbladen. Deze Minister was noch liberaal, noch radicaal, noch vrijzinnig-democraat, noch anti-revolutionnair; geen wonder dat wij met belangstelling uitzagen naar een verklaring van den Minister zelf, welke politieke geloofsbelijdenis hij zou onderschrijven.

Dit is van het allergrootste belang. De verkiezingsstrijd heeft het groote gewicht daarvan aangetoond en de Minister-President heeft met name de beteekenis daarvan zeer uitvoerig uiteengezet toen hij hier uiteenzette de waarde van den stembusstrijd.

Ik herinner er aan, dat de Minister van Marine, naar aanleiding van vragen bij het afdeelingsonderzoek gedaan, geantwoord heeft met een ontwijking; hij zeide: Ik heb sympathie voor het Regeeringsprogram in de Troonrede van 1901 en ik draag de mede verantwoordelijkheid voor de daden van dit Kabinet.

Maar dit is de quaestie niet. De Minister-President toch zeide: dat het niet de vraag was of men sympathie had voor religieuse instellingen, maar, zeide hij: De tegenstelling op politiek gebied concentreert den strijd om een heel andere vraag, om deze namelijk: of ook in den Staat en in zijn recht al dan niet met de opperhoogheid van God Almachtig over volken en natiën te rekenen is.

En verder: hier duikt het verschil op, of onze rede alleen uit natuur, historie en conscientie moet putten, dan wel of ze ook te rekenen heeft met hetgeen God op bijzondere wijze (d. i. in Zijn Woord) omtrent Zijn wil ook voor het volksleven geopenbaard heeft.

Het verschil van inzicht, dat hieruit geboren wordt, moet, zoo zegt de Minister-president, noodzakelijkerwijze invloed uitoefenen op het oordeel over velerlei voorgestelde of voor te stellen maatregelen van bestuur en wetgeving.

Nu wensch ik speciaal dezen Minister te vragen: onderschrijft gij deze belijdenis? Zullen de door Uw Excellentie voor te stellen maatregelen en wetsontwerpen gebaseerd zijn op „hetgeen God op bijzondere wijze omtrent Zijn wil" — d. i. in Zijn Woord — „ook voor het volksleven heeft geopenbaard?"

De Minister meene niet dat ik een geforceerd antwoord van hem vraag, maar hij vergeve mij dat ik moeilijk vrede kan hebben met zijn antwoord, in de Memerie van Antwoord gegeven. Dit is een ontwijkend antwoord. Met name van dezen Minister, die ten opzichte van het personeel, dat tegenwoordig in een stadium verkeert, waarbij het gezag nog al ter sprake komt, herhaaldelijk van dat gezag zal moeten gebruik maken, is het van het grootste belang te weten, op welke basis hij meent, dat zijn gezag rust.

Ik zeide: ik was verrast en ook aangenaam verrast en dat wel hierom, omdat de herinneringen aan dezen bewindsman gedurende zijn verblijf te Willemsoord, niet anders konden zijn dan aangename herinnerlngen. De commandant Ellis werd niet alleen gevreesd, maar geëerd en geacht door het minder personeel van zijn bodem en een man die, gelijk hij, om zijn rechtvaardigheidszin bij het personeel geëerd wordt, is in de gegeven omstandigheden, naar mijn bescheiden meening, juist de man, dien de marine op dit oogenblik noodig heeft. Een man die oog heeft voor de velerlei gebreken, en daarbij betracht de meest strenge rechtvaardigheid, die niet opziet tegen de meest krasse middelen, zoodra er rechten geschonden worden, om zoodoende de mindere militairen te beschermen, is juist de man die onze marine kan redden.

Ik zeg redden, omdat ik overtuigd ben, dat *dit* woord alleen hier volmaakt op zijn plaats is; want welke geruststellende verklaringen men ook moge afleggen, het ziet er met onze marine, speciaal met het personeel, zeer bedenkelijk uit. Dit laatste geldt zoowel ten aanzien van den geest, als wat betreft de gevechtswaarde van het personeel, als ten aanzien van het groot verloop.

Ik zal daarop thans niet verder ingaan. Zoovele malen werd door mij op de belangrijkheid van deze quaestie gewezen, maar telkens werden mijn bedenkingen en bezwaren afgewezen met een beroep op de *officieele* waarheid. Ik herhaal echter met nadruk, ter waarschuwing van hen die gemoedelijk elk jaar — al rijst de begrooting ook met honderd duizenden — die vele millioenen voteeren, dat de toestand bedenkelijk is en elke officieele en officieuse verklaring, waarmede men zou trachten dit te weerleggen, in strijd komt met de waarheid.

De geest bij ons marinepersoneel is bedorven en ik verwijs daarvoor naar de ontslagaanvragen van vele officieren.

Nu moge de Minister antwoorden, dat de minder gewenschte toestand bij de zeemacht, welke die ontslagneming van officieren in de hand zou werken, door den ondergeteekende wordt betwijfeld; dat de ontslagaanvragen van officieren, welke niet met redenen omkleed zijn, daaromtrent geen licht verspreiden; maar iedereen voelt, dat men in marinekringen zeer goed weet, waarom de ontslagaanvragen geschieden en ook dat de Minister de redenen zeer gemakkelijk kan te weten komen.

Wanneer de officieren dagelijks moeten omgaan met een mokkende en morrende manschap is dit op den duur voor hen

een onhoudbare toestand. Zij, die gemakkelijk den dienst kunnen verlaten, gaan er uit, na het Rijk beduidende sommen gekost te hebben voor opleiding, en trachten in het burgerleven een positie te verkrijgen.

De overigen, die moeten blijven, zijn bezield met een ontevreden geest, die weer zeer slecht werkt op den geest van het mindere personeel.

Nog altijd volgt men bij de marine de adat van 30 à 40 jaren terug en houdt men niet voldoende rekening met veranderde toestanden. Billijke verzoeken worden vaak zonder voldoend onderzoek, grillig, nukkig afgewezen; kleinzielig, peuterig wordt vaak de krijgstucht toegepast, vaak wordt onoordeelkundig en roekeloos straf opgelegd. Honderden voorbeelden zou ik kunnen aanhalen van jonge mannen, die door roekeloos opleggen van straf voor altijd verloren zijn gegaan.

Immers, men dient bij zijn optreden tegen dat personeel rekening te houden met het feit, dat de meesten als kinderen in dienst komen, toen ze teekenden zonder te weten wat ze deden. Zij zijn prikkelbaar; hun gemoedsstemming is bedorven en zij hunkeren naar den dag van ontslag.

En is het niet zonderling dat, terwijl de Minister zelf erkent dat de moraliteit van het minder personeel vooruitgaat, de strafregisters niettemin omvangrijker worden en er alle dagen nieuwe personen op parade komen om hun vonnis te hooren?

Ik zal niet ingaan op de verschillende in de gewisselde stukken genoemde gevallen, maar het zal wel allen opgevallen zijn hoe gewrongen de Minister zich tracht af te maken van een debat daarover.

Ik voeg hieraan aanstonds toe, dat de Memorie van Antwoord een veel milder geest ademt dan de bijlage van de Memorie van Toelichting. De Memorie van Antwoord ziet er geheel anders uit, en wanneer aanmerking is gemaakt op de opgelegde straffen op de „Gelderland", dan spreekt de Minister in die bijlage daarvan op een wijze, welke te recht bij verschillende leden ontstemming wekte. In de Memorie van Antwoord tracht de Minister het beter te maken.

Om een enkel voorbeeld te noemen uit de gewisselde stukken hoe men bij de marine straft het volgende:

Men moest het van beteekenis achten dat onder het minder personeel personen gevonden worden die het belang inzien van geheelonthouding van sterken drank. Men moest hen daarin met alle middelen steunen.

Immers, ieder die jaren op een marineplaats gewoond heeft kent de ellende, welke met name onder dat jeugdig personeel vaak wordt teweeggebracht door het gebruik van sterken drank.

Welnu, te Soerabaja zagen eenige matrozen dat ook in en stichtten een geheelonthoudersvereeniging ter bestrijding van den gevloekten jenever, en om te protesteeren tegen de schandelijke tooneelen in de cantine te Soerabaja. Zij zonden een in beleefde termen opgesteld adres aan den commandant, en welke

gevolgen heeft dit nu gehad? Dat de voorzitter der vereeniging gestraft is. Niet om den inhoud van het adres, maar omdat zijn vereeniging niet wettig erkend was; hij mocht dus door den trechter der vereeniging niet den commandant naderen, en hij had daarmede gezondigd tegen art. 412, hoofdstuk V, deel II der Verordeningen.

Ik wil niet tegenspreken dat die man daartegen gezondigd had, maar in ernst, Mijnheer de Voorzitter, is het nu niet hoogst onoordeelkundig van dien commandant, dat hij, waar die menschen den strijd aanbinden tegen het misbruik van den sterken drank, niet liever zeide: hoort eens, mannen, je hebt eigenlijk gelijk; ik zou je moeten straffen, maar je jaagt zulk een uitstekend doel na, doe dat dan in het vervolg op een andere wijze. Dat ware oordeelkundig geweest, maar hen te straffen, en er dan ten slotte, zooals in de Memorie van Antwoord geschiedt, nog aan toe te voegen: ik ben overtuigd, dat de marine-autoriteiten zeer veel belang stellen in den strijd voor de geheel-onthouding, en dat zij alle middelen die kunnen worden aangewend, zeer gaarne zullen toepassen — Mijnheer de Voorzitter, dat klinkt ironisch. Laat men toch eindelijk bij de marine eens ernst maken met de afschaffing van den sterken drank. Ook de Minister weet, dat daardoor zoo ontzettend veel ellende geleden wordt. Maar het wekt verbittering in de hoogste mate — de Minister moet dit ook gevoelen — wanneer menschen gestraft worden waar zij optreden met zulk een doel.

Dit is een sterk voorbeeld, maar zóó straft men bij de marine. Die voorbeelden kunnen met tal van andere worden vermenigvuldigd, en het ware te wenschen, dat vooral van deze zijde der Kamer nu eens een herhaald krachtig protest werd gehoord tegen zulk wat ik durf noemen zinneloos optreden.

Men kan wel zeer gemakkelijk en vergoelijkend spreken over de toestanden en den geest van het personeel bij de marine, maar ik behoef niet te herinneren aan de jongste werkstaking en de houding van het personeel tegenover het gezag, om er de Kamer op attent te maken, dat wij hier een quaestie behandelen en beoordeelen, die van het allerhoogst gewicht is. Zoo is het gegaan, jaar op jaar; men heeft de klachten afgewezen of de menschen die klaagden zijn gestraft, en de stem die hier sprak, was de stem van een roepende in de woestijn. Verschillende Ministers zijn elkander opgevolgd; telkens weer heeft men zich er van afgemaakt met allerlei handigheidjes en uit vrees voor een individueel optreden, hebben die menschen zich vereenigd en zijn zij opgetreden in een bond om de straf te ontloopen die één hunner allicht zou treffen. Maar waar die bonden niet worden gehoord, maar worden afgewezen, daar ontstaat een geest van onverschilligheid onder het personeel, die leidt tot roekeloosheid.

Ik zeg nog eens, ik behoef er niet aan te herinneren, de heeren die er kennis van hebben genomen, zullen het weten, maar het maakte op menigeen toch een bedenkelijken indruk,

dat het Marine-etablissement en de kruitmagazijnen te Willemsoord in die dagen toen men hier zeide: er dreigt revolutie, bewaakt werden door matrozen der marine, menschen die openlijk verklaarden: wij stellen ons aan de zijde der strijdende arbeiders. De Minister schudt ontkennend het hoofd, maar laat mij Zijn Excellentie mogen verzekeren, dat ik matrozen op post heb *zien* staan in die dagen, en ik heb er aanstonds de aandacht op gevestigd. En wanneer men nu dagelijks in de omgeving van die menschen verkeert en met hen spreekt, dan kent men dien geest beter dan de officieren, die hen op een afstand hooren en hen anders hooren dan zij in werkelijkheid zijn.

Ik wil den Minister zeggen, dat hij niet klaar is met die matrozen weg te jagen. Ik wil niet veroordeelen de houding van den Minister wanneer hij tot mijn genoegen er niet tegen schijnt op te zien om krasse maatregelen zelfs te nemen, wanneer het de tucht raakt, maar wanneer de Minister denkt er mee klaar te zijn door die menschen weg te jagen, dan vergist hij zich. De ondervinding leert het nu reeds en zal het nog meer leeren, dat er matrozen zijn, die op dit oogenblik eenvoudig dat bestuur van den Matrozenbond beschouwen als den trechter, waardoor zij de marine kunnen verlaten. Nu denke de Minister niet, dat die menschen er over gebelgd zijn, dat zij er uit raken. Er zijn er velen, die er zeer graag uit willen.

De oorzaak — ik zou dit den Minister bescheidenlijk in overweging willen geven — van die ontevredenheid en de aanleiding daartoe moeten worden opgespoord en weggenomen, óók als autoriteiten daardoor kunnen getroffen worden. Dat is in de eerste plaats noodig uit een oogpunt van rechtvaardigheid en ten tweede om de belangrijke schadelijke gevolgen voor de vloot en voor de schatkist. De enorme sommen, die door het groote verloop ten gevolge van het ontslag nemen, zoowel van officieren als van het overige personeel, jaarlijks op onze begrootingen worden gebracht, stijgen voortdurend. Wij sukkelen voortdurend bij de marine met een veel te hoog percentage jong personeel en een onvoldoend percentage geoefend personeel. Als men nagaat, wat de aanvulling van het personeel der marine jaarlijks kost — de heer JONCKHEER heeft een goed werk gedaan door daarop eens te wijzen — dan mag het verwondering, ja verbazing wekken, dat vooral door hen die aan deze zijde telkens met mij aandringen op bezuiniging van militaire uitgaven, niet meer op die hoogst belangrijke quaestie de nadruk wordt gelegd. Wanneer men de cijfers in de brochure van den heer JONCKHEER ziet, dan leest men, dat de kosten voor de aanvulling van het marinepersoneel telkens weer honderdduizenden bedragen; zij worden veroorzaakt door het feit, dat er jaarlijks zoovelen uitgaan.

Nu is de vraag, of de Minister de middelen tot verbetering zal ter hand nemen.

Door mij is jaren geleden reeds gewezen op de moreele fout, dat onze marine feitelijk drijft op de handteekeningen van kinderen. Destijds werd er weinig aandacht aan geschonken,

maar door het optreden van den heer JONCKHEER komt die quaestie weer aan de oppervlakte. Onze marine drijft op de handteekeningen van kinderen. Kinderen van ouders vaak, die zich van hen willen ontdoen om de een of andere reden of die denken, dat hun zonen misschien iets kunnen worden bij de marine. Een kind, dat zich er geen voorstelling van kan maken, hoe het bij de marine zal zijn; het is een feit, dat wanneer zoo'n jongen na zijn zoogenoemde studiecampagne op de verschillende opleidingsschepen te hebben doorgemaakt, op een actief oorlogsschip terugkomt, het voor hem een ontnuchtering is, wanneer hij, na gezeild en gevaren te hebben, daar wordt gebruikt als kanonnier en sjouwerman voor velerlei wat eigenlijk geen matrozendiensten zijn. Dat is voor hem een ontnuchtering, zijn illusies zijn weg en als daarbij komt, dat hij vaak onbillijk wordt gestraft, dan duurt het niet lang of hij is onbruikbaar.

Nu doet het mij genoegen dat de Minister in de stukken gezegd heeft dat hij de proef wil nemen in den geest van den heer JONCKHEER om matrozen voor de marine te recruteeren uit de zeemiliciens. Zal nu, vraag ik, de proef die de Minister zich voorstelt te nemen volledig zijn? Zal de Minister de hooge premiën door den heer JONCKHEER aangegeven inderdaad ook uitreiken? Want de heer JONCKHEER noemt zeer hooge premiën om matrozen te krijgen uit de zeemiliciens. Gebeurt dat niet, gaat men een minder bedrag disponibel stellen, dan wil ik den Minister bij voorbaat verzekeren, dat de proef zal mislukken. Hooge premiën zullen moeten gegeven worden om miliciens, die het marineleven aan boord kennen, te bewegen gedurende vijf jaren slechts bij de marine te teekenen. Daar zal *f* 1000, *f* 1500 voor gegeven moeten worden, anders doen de menschen het niet. En worden er geen ingrijpende maatregelen genomen tot verbetering, dan zal het hoogste premie-aanbod ten slotte, wanneer het daarmede niet gepaard gaat, niet helpen.

En nu vraag ik den Minister: zal hij dat aandurven, zal hij als een goed geneesheer het mes diep in de wond durven steken? Ik erken, ik heb het een oogenblik geloofd. Maar het eerste stuk, dat ons van den Minister in de hand kwam, deed bij mij reeds sterken twijfel boven komen. Diezelfde geest, die bij 's Ministers voorgangers afstiet, ontdekte men weer in dat eerste stuk: dat kunstmatig goed maken, dat gewrongen verdedigen van de handelingen van superieuren, verzwakt het vertrouwen in den Minister. Mijn twijfel zou bijna zekerheid geworden zijn, wanneer niet dadelijk uit de Memorie van Antwoord een zooveel milder geest sprak.

De Minister verduidelijkte en verbeterde eenige uitdrukkingen die aanvankelijk den indruk maakten van weinig toegeeflijkheid en van star conservatisme, dat aan het maritiem Departement bijzonder inheemsch is.

Nog eens herhaal ik, dat de Minister er niet af is met te straffen en te ontslaan tot handhaving van de tucht, maar vooral de oorzaken moet wegnemen.

Met genoegen heb ik gezien, dat de Minister zich voorstelt de reorganisatie van het personeel ter hand te nemen, al acht ik het een schaduwzijde dat de door 's Ministers voorganger toegezegde verhooging voor sommige categorieën, voorloopig achterwege blijft. Ik vlei mij echter dat de Minister in de gegeven omstandigheden de reorganisatie spoedig en bij afzonderlijk wetsontwerp bij de Kamer zal indienen.

Te meer vertrouw ik daarop, omdat de Minister op bladz. 3 der Memorie van Beantwoording uitdrukkelijk zegt, dat hij zich verplicht acht de belangen van het personeel in de *eerste plaats* te behartigen.

Met dit standpunt, door mij zoo herhaaldelijk verdedigd, kan ik mij zeer gaarne vereenigen.

Het doet mij genoegen dat de Minister zegt: in de *eerste plaats* het personeel, en dan het materieel; maar als hij dit afdoende wil tot stand brengen, rekening houdende met billijke eischen ook voor de gezinnen van militairen, zal de maatregel geld kosten; de maatregel, doeltreffend toegepast, zal voor de marine echter rijke vruchten opleveren.

In dit verband is bezuiniging op de aanschaffing van materieel zeer aan te bevelen, en doet het mij genoegen dat de Minister voorzichtigheid zal betrachten ten aanzien van de aanschaffing van onderzeesche torpedobooten. Laten wij dit dure materieel, voor een deel van onze kusten volgens den Minister volkomen ongeschikt, ter beproeving overlaten aan andere Mogendheden, die beter in haar financiën zitten dan wij. Het is mij onverklaarbaar dat ook van de zijde der Kamer er op aangedrongen wordt onderzeesche torpedo-booten aan te schaffen.

Ik hoop, dat de Minister een post op de begrooting zal brengen tot verbetering van de huisvesting van het personeel. Hij is het met mij eens dat het daarmede op sommige schepen allertreurigst gesteld is.

Het logies op het wachtschip te Willemsoord voor de onderofficieren is eenvoudig allerongelukkigst; dat kan er niet minder.

De Minister weet dat het plan voor kazerneering al zoo vele jaren aan de orde is. Bij de reorganisatie, door den Minister bedoeld, behoort dan ook zeker een plan tot betere huisvesting van de militairen.

Over de détails, het personeel rakende, wensch ik bij deze gelegenheid niet te spreken. Het zou aanleiding kunnen geven tot een uitvoerig debat, dàt in de gegeven omstandigheden weinig nut zou opleveren. Liever doe ik beleefd en bescheiden het verzoek aan den Minister: of hij bereid is om, wanneer vóór de vaststelling van zijn reorganisatieplan, en vóór dat het bij de Kamer ingediend wordt, het verzoek van eenige militaire vereenigingen tot hem komt, hij dit in ernstige overweging nemen zal.

Ik ben daaromtrent niet zeer gerust, omdat ik het antwoord op de vraag in het Voorloopig Verslag betrekkelijk het machinekamer-personeel, eenigszins bedenkelijk acht.

De Minister neemt daarbij toch het eigenaardige standpunt in van geen voorlichting te behoeven. Het zou mij spijten als hij dit standpunt ook innam bij de reorganisatie van het personeel in het algemeen. De Minister zegt: „ik ben reeds gereed gekomen en heb geen publieke voorlichting meer noodig."

Maar — en hiertegen maak ik bedenking — bij Nota van Wijziging komt de Minister aan de Kamer vragen of zij op de haar onbekende plannen wil ingaan?

De Minister zegt, dat hij al klaar is met zijn plannen, maar inmiddels komt hij hier met een Nota van Wijziging, waarbij gelden aangevraagd worden om die plannen alvast een begin van uitvoering te kunnen geven. Ik hoop, dat de Minister zal begrijpen dat dit niet de weg is die de Kamer kan bevredigen; dat is nooit de manier geweest. Het was steeds gewoonte om over zulke dingen eerst te confereeren en het zou wel eens kunnen zijn, dat de Minister zoo gevolg gevende aan zijn plannen, wel eens sterke tegenkanting bij de Kamer zou vinden.

In de stukken is ook ter sprake gekomen de eventueele verplaatsing van de werf voor aanbouw van Amsterdam naar Willemsoord. Ik heb die quaestie nooit in het openbaar ter sprake gebracht, omdat ik niet gaarne den schijn op mij wilde laden van op te komen voor een locaal belang. Maar dat mag ik toch wel zeggen, dat onze eenige werf van aanbouw wel nooit ongunstiger kon gelegen zijn dan te Amsterdam, dat in tijd van oorlog totaal ingesloten zou worden. Operatiën van daaruit zouden bepaald onmogelijk zijn. Bijgevolg is Amsterdam allerongunstigst gelegen voor zulk een inrichting, die, dit komt er nog bij, met het oog op de eischen die aan den *modernen* bouw gesteld werden, lang niet voldoet, wat zeker door den Minister niet zal worden tegengesproken.

Dan zou ik den Minister ook wel in overweging willen geven om de Zondags-concerten te Willemsoord te willen afschaffen. Ik vraag speciaal van *dezen* Minister Zondagsrust voor het marinepersoneel, en daartoe behooren ook de muzikanten; concerten hebben niets te maken met dienst, het zijn louter amusementen. Ik hoop, dat de Minister er geen bezwaar tegen zal hebben mijn verzoek in te willigen.

Nog een woord over het toelaten van bladen aan boord van oorlogsschepen.

In 't algemeen kan ik toegeven dat commandanten van oorlogsschepen de bevoegheid behooren te bezitten om te beoordeelen in hoeverre bladen al of niet in strijd zijn met de maatregelen die hij meent te moeten nemen tot handhaving van tucht. Maar ik hoop, dat de Minister zich niet zal ontzien om daar waar dat noodig mocht zijn, van een commandant rekenschap te vragen, opdat deze of gene uitgever niet de dupe kan worden van de wraakzucht van dezen of genen commandant.

Zoo bijv. las ik dezer dagen in de „Rotterdammer", het orgaan van de KORTWEG-anti-revolutionnairen van Rotterdam, dat mijn blad zou geweerd zijn op het wachtschip te Willemsoord,

omdat het, zoo werd het heel netjes genoemd, een anarchistisch blad is. Ik verzoek de heeren die zich hierover vroolijk maken, als zij meenen, dat het zoo is, daarvoor bewijzen bij te brengen. Het zou mij aangenaam zijn te mogen vernemen, welke punten van overeenstemming er zijn aan te geven tusschen wat mijn blad leert en anarchisme. Dat zou dan toch mogelijk moeten zijn, vooral voor de anti-revolutionnairen.

Doch laat mij zeggen waarom mijn blad verwijderd is van het wachtschip te Willemsoord, ongeveer 12 of 15 jaar geleden, niet wegens den anarchistischen of socialistischen inhoud, maar omdat daarin voorkwam een critiek op de houding van den commandant van dat wachtschip. Die commandant liet zijn vrouw bij zich aan boord wonen en gebruikte 6 of 7 marinematrozen als dienstmeisjes. Toen aan dien commandant gevraagd werd om aan de gemeente den Helder hoofdelijken omslag te betalen, antwoordde hij eenvoudig: ik woon niet aan den wal.

Toen nu die houding van den commandant in mijn blad gecritiseerd werd, heeft hij uit wraak mijn blad verboden. Sedert dien tijd hebben sommige marine officieren er een eigenaardig vermaak in, hetgeen trouwens wel begrijpelijk is, nadat ik lid van deze Kamer werd, om mijn blad absoluut te verbieden. Ik stel er prijs op om mede te deelen, dat de heeren zich niet ongerust behoeven te maken over den inhoud van mijn blad.

En nu zou ik willen vragen, waar, zooals nu in de antirevolutionnaire „Rotterdammer" gebeurd is, mijn naam speciaal genoemd werd en in verdenking gebracht, of het niet op den weg van den Minister zou liggen hier tusschenbeide te treden. Ik herinner er aan dat in het hospitaal te Willemsoord „De Standaard" tot de verboden bladen behoort, omdat daarin opgenomen is geweest een artikel van den marinematrozenbond.

De kolonel destijds heeft mij dit persoonlijk medegedeeld.

Waar een orgaan van zooveel gezag, heelemaal geen anarchistisch volksblad, verboden wordt, daar geloof ik in goed gezelschap te zijn en zal mij troosten in mijn lot. Alléén, zulke maatregelen zijn verregaand onbillijk.

In de vierde plaats zou ik van den Minister willen vragen de eindelijke afschaffing van het oorlam aan boord van de schepen. Ik wil den Minister vragen: waarom die tegenstand telkens weder, wanneer het verzoek komt om het oorlam af te schaffen? Men is reeds jaren bezig met allerlei plannen om dat oorlam te vervangen, nu weder door bier. Dit zijn alle lapmiddelen.

Wat beteekent dit? Waarom moet die vervloekte jenever, die zooveel onheil sticht, gehandhaafd worden? Hangt aan dat oorlam het heil van de marine? Waarom zegt de Minister niet: weg met het oorlam, ik geef geen oorlam!

De Minister blijft handelen als zijn voorgangers en blijft zeggen: er moet een equivalent tegenover staan.

Welnu, geef dan den menschen koffie of koolzure dranken.

De Minister zegt, hij neemt een proef, maar die proeven duren al jaren; waarom geen absoluut verbod?

Ik wil hier nu nog eens den nadruk op leggen, maar ik acht het in strijd met het Christelijk standpunt van dit Kabinet, dat men zich van de Regeeringstafel zoo krampachtig blijft vasthouden aan dat oorlam.

Ten slotte nog een woord over een belangrijk onderwerp, de pensioenen voor de weduwen van aan cholera overleden militairen.

Ik mag daarbij herinneren wat er bij deze aangelegenheid is voorgevallen bij de behandeling van de militaire pensioenwetten.

Toen het artikel daarover handelende ter sprake kwam, werd namens de Regeering door den Minister van Oorlog pertinent verklaard, zonder eenigen omweg, dat van de militairen die naar besmette plaatsen worden gezonden en daar overlijden hun weduwen aanspraak zouden hebben op pensioen.

De Minister van Oorlog zeide namelijk:

„Een derde voorbeeld door den geachten afgevaardigde genoemd betrof iemand die naar een plaats wordt gezonden, waar vlektyphus heerscht.

Ik hoop, Mijnheer de Voorzitter, dat men dit niet doen zal; in den regel mag het zelfs niet, maar gesteld, dat het onder bijzondere omstandigheden eens wel gebeurde, en de man werd daardoor ongeschikt, dan viel hij zeer zeker in de termen om gepensionneerd te worden.

Bij cholera eveneens. Het is meermalen voorgekomen, dat officieren van gezondheid naar choleralijders werden gezonden. Wanneer nu zoo'n officier ook cholera kreeg en er aan stierf, dan zou — omdat de dood een gevolg is van verrichtingen in en door den dienst — de weduwe zeer zeker pensioen ontvangen."

Ik heb toen gezegd: De Minister van Marine zal waarschijnlijk die verklaring niet onderschrijven, maar de heer Kruys heeft daarop gezwegen. Een van de geachte leden dezer Kamer heeft zich toen begeven naar den Minister van Marine en heeft van dezen de verzekering gekregen, dat hij in de bedoelde gevallen pensioen zou verleenen.

Het lid aan wien die verzekering is gegeven en die haar mij heeft medegedeeld, is in de vergadering aanwezig. Ik hoop dat hij in het door mij gesprokene aanleiding zal vinden om nader het door mij gerelateerde vast te leggen. Dat bij de door mij aangeduide gelegenheid, na de pertinente verklaring van de Regeeringstafel, het debat niet verder is voortgezet over dit punt, is alleen het gevolg van het afleggen dier verklaring, en nu zien wij in de stukken eenvoudig neergeschreven, dat de Minister het advies heeft gevraagd van den Militairen Pensioenraad, dat deze heeft geadviseerd geen pensioen te geven, dat de betrokken autoriteiten te Soerabaja eveneens adviseeren en dat de Minister hierin aanleiding vindt om geen pensioen te verleenen.

Maar, Mijnheer de Voorzitter, de goede trouw is hier in het geding.

Het bedoelde artikel van de militaire pensioenwetten voor land- en zeemacht is destijds aangenomen, zooals het er stond, alleen op grond van de door mij herinnerde verklaring. Alleen dáárom is destijds door ons berust. Ik mag er hier op wijzen, dat het hier een zaak geldt van het allergrootste belang voor hen die bij de marine dienen en hun weduwen. Soerabaja is tegenwoordig bijna geregeld besmet met cholera en ik heb personen gekend die volkomen gezond van hier gingen en omtrent wie het eerst uit Indië ontvangen bericht luidde: te Soerabaja overleden aan cholera. Daarom herhaal ik mijn vraag, of een militair die gezonden is naar een besmette plaats en aldaar overlijdt aan de heerschende epidemie, al dan niet in en door den dienst is heengegaan?

Mijnheer de Voorzitter! Ik meen dat die vraag niet ontkennend beantwoord mag worden, na de door mij aangehaalde discussie, en ik durf daarom bescheiden, maar met aandrang den Minister in overweging geven om aan de weduwen die het hier geldt, pensioen te verleenen en zich niet neer te leggen bij het advies van den Militairen Pensioenraad.

De heer VERHEY: Mijnheer de Voorzitter! Hoewel bij deze definitieve begrooting geen ingrijpende voorstellen zijn gedaan, zoo meen ik toch dat de verschillende punten die in de gewisselde stukken zijn te berde gebracht rechtvaardigen dat ook mijnerzijds bij deze algemeene beschouwing enkele daarvan worden besproken.

Ik begin dan met mijn onverdeelde instemming te betuigen met dat gedeelte van de taak, dat de Minister zich in de eerste plaats heeft gesteld.

De Minister acht zich toch verplicht om de belangen van het personeel in de eerste plaats te behartigen.

De bedoeling van den Minister is om de organisatie in haar geheel te herzien, om zoodoende te komen tot een bevredigende en logische oplossing van de verschillende belangrijke vraagstukken die zich daarbij voordoen.

En wanneer men in aanmerking neemt, dat een goed geoefend personeel, een personeel dat in alle rangen en qualiteiten bezield is met den rechten, goeden militairen geest, dat op elkaar bouwt en vertrouwt, altijd is erkend geworden als de gewichtigste factor, als een levensvoorwaarde voor een oorlogsvloot, dan is dit zeker niet minder het geval bij de marine van den tegenwoordigen tijd. Een doeltreffende organisatie kan aan dien eisch in belangrijke mate te gemoet komen. Daarom wil ik voor mij zoo krachtig mogelijk den Minister in zijn plannen steunen; ik hoop dat zij op breeden grondslag zullen gevestigd zijn en de Kamer dan bereid zal bevonden worden met den Minister mede te gaan.

Ik ben het ook volkomen eens met den Minister, wanneer hij een waarschuwend woord richt tegen den in het Voorloopig Verslag uitgesproken wensch, om voor nieuwen aanbouw zoo

spoedig mogelijk de daarvoor als 't ware vroeger overeengekomen som van *f* 4 200 000 ten volle op de begrooting te brengen.

Dat de Minister meent met het oog op de groote uitgaven die voor herstellingen van de moderne schepen worden gevorderd, en voor het personeel zullen worden gevorderd, dat thans die aanbouw eenigermate moet worden beperkt; dit komt mij zeer juist voor, en ik acht het dan ook goed gezien van den Minister, dat hij niet medegaat met het verzoek van die leden in het Voorloopig Verslag die wenschen, dat hij reeds bij de volgende begrooting met zijn plannen en denkbeelden omtrent een organisatie van ons materieel, zoowel voor algemeenen dienst als voor binnenlandsche defensie, voor den dag zal komen.

Ik voeg er den wensch aan toe, reeds door mij aan 's Ministers ambtsvoorganger te kennen gegeven, dat in zake belangrijken aanbouw voor binnenlandsche defensie, eerst het algemeene defensieplan zal moeten vaststaan en dat zoowel door Oorlog als door Marine gelijktijdig aan de verwezenlijking zal worden begonnen. Dat was ook het standpunt waarop 's Ministers voorganger, de heer Kruys, zich mijns inziens zeer te recht, had gesteld.

Sprekende over het algemeene defensieplan, kom ik vanzelf op de mededeelingen van den Minister in de Bijlagen van de Memorie van Toelichting, over de instelling van een commissie van advies, in zake de samenwerking tusschen land- en zeemacht.

Met den Minister geloof ik, dat de behandeling van het defensievraagstuk door een dergelijke commissie, meer tot haar recht zal komen, dan met dikwijls uiteenloopende adviezen van die autoriteiten het geval kan zijn.

De samenstelling van de commissie wijst er op, dat ook de levende strijdkrachten zullen worden in het oog gehouden, en dus niet alleen gedacht wordt aan het technische deel.

Ten gevolge van de nieuwe Militiewet, de Landweerwet — en wanneer de landstormwet er eens komt, is dat in nog sterker mate het geval — zijn onze levende strijdkrachten bij de kustdefensie meer op den voorgrond getreden; daarom doet zich bij mij de vraag voor, of in de commissie het element van de levende strijdkrachten, tegenover het technisch element wel voldoende vertegenwoordigd is, en of het geen aanbeveling zou verdienen om in de commissie te benoemen bijv. een divisiegeneraal of ander deskundig officier. Zoo zou het mijns inziens ook gewenscht zijn den inspecteur der marine-artillerie in de commissie op te nemen, waar het toch èn uit een economisch èn uit een defensie-oogpunt niet anders dan aanbeveling zou verdienen, als de artillerie van zee- en landmacht in hoofdzaak althans en zooveel de omstandigheden medebrengen dezelfde kon zijn.

In het Voorloopig Verslag werd aanbevolen een gecombineerde staf voor de kustdefensie; ik was daarvan steeds een voorstander, omdat de officieren bij dien staf meer in het bijzonder op de bestudeering van dezen tak van defensie zouden

zijn aangewezen, terwijl naar mijn meening de tijd van de leden der permanente commissie, met vele gewichtige ambtsbezigheden is bezet. De vraag rijst zelfs of een dergelijke staf, zij het dan ook tijdelijk, of wil men een subcommissie van officieren van leger en vloot naast die permanente commissie, geen aanbeveling zou verdienen. Ik veroorloof mij dit aan de overweging van den Minister te onderwerpen.

Een ander lichaam door den Minister ingesteld, is de marineraad.

Ik ga niet mede men hen die meenen, dat die marineraad een ander karakter zou moeten hebben en zou moeten zijn een geheel zelfstandig lichaam. Dit laatste zou m. i. vooral in onze kleine marine niet op zijn plaats zijn, terwijl een commissie van advies als door den Minister wordt bedoeld, die zelfstandig van haar meening kan doen blijken, waarvan ieder lid bij afzonderlijke nota kan blijk geven van een van de meerderheid afwijkende overtuiging, voldoet aan wat wij noodig hebben. Zelfstandigheid der commissie zal door dezen Minister, zooals ik hem ken, zeer zeker op hoogen prijs gesteld worden en er is, dunkt mij, geen reden om die zelfstandigheid in twijfel te trekken.

Tegen de samenstelling dier commissie meen ik echter een kleine bedenking te mogen aanvoeren, nl. deze, dat geen vertegenwoordiger is opgenomen van den marinestoomvaartdienst, een zoo belangrijken tak van de moderne scheepsmacht, ook waar het de inrichting der schepen betreft. De Minister zegt, dat de autoriteiten op elk gebied steeds zullen kunnen geraadpleegd, dit is zeker waar; maar men gevoelt toch wel, dat het geheel iets anders is of men slechts geraadpleegd wordt, dan wel of men in de commissie zelf voorstellen kan doen; zijn meening in de commissie kan verdedigen en dat zelfs, bij afwijking van de meerderheid, in een afzonderlijk rapport kan voortzetten. Ten aanzien van de opmerking in het Voorloopig Verslag, dat de instelling der beide genoemde lichamen leiden zal tot verhooging van de militaire uitgaven, heeft de Minister naar mijn meening, een juist standpunt ingenomen.

Zijn Excellentie zegt, dat hij door de adviezen van die colleges, die de verschillende onderwerpen niet alleen uit een technisch, maar ook uit een economisch oogpunt zullen hebben te overzien, een beter overzicht zal krijgen, dat den Ministers der militaire departementen verhinderen zal onnutte of minder noodzakelijke uitgaven te doen, terwijl de Minister van Marine zoowel als de Minister van Oorlog slechts zal besluiten tot het aanvragen van gelden die voor 's lands verdediging dringend noodzakelijk kunnen worden geacht.

Zoo opgevat zou de instelling van die beide colleges economisch kunnen werken en ik heb voorshands geen reden om aan te nemen, dat deze Minister van Marine niet in die richting zal sturen.

Ik heb reeds bij vroegere gelegenheden in deze Kamer uitvoerig trachten te betoogen, dat wij ons in onzen toestand

moeten beperken tot hetgeen inderdaad dringend noodig is, tot hetgeen ons met groote waarschijnlijkheid van werkelijk nut zal kunnen zijn; ik zou willen zeggen tot eenige hoofdzaken, met vermijding van overwegingen van bespiegelenden of secundairen aard.

Maar hetgeen dan ten slotte ook als dringend noodzakelijk zal worden erkend en vastgesteld, dat moet in verband met onze geldmiddelen, ook goed zijn ingericht; dat is noodig om geen nuttelooze uitgaven te doen; maar ook om bij leger en vloot en ook bij het volk zelf het noodige zelfvertrouwen te wekken.

De vraag is gedaan hoe de Regeering dacht over de instelling van een departement van landsverdediging. Wat mij betreft, ik ben er niet rouwig om dat dit departement van landsverdediging niet is tot stand gekomen. Ik heb mij voor dat denkbeeld nooit warm gemaakt, omdat ik er noch vermindering van kosten in zie, noch betere samenwerking dan nu verkregen kan worden. De twee huishoudens zouden moeten blijven bestaan met hun verschillende behoeften en verschillende inrichting; aan één gemeenschappelijk huishouden kan met het oog op de verschillende behoeften niet gedacht worden en welke vereenvoudiging zou een departement van landsverdediging dan kunnen opleveren? Men zou verkrijgen één telkens wisselend Minister en twee directeuren, die eigenlijk vaste Ministers zouden zijn, zonder de daaraan verbonden verantwoordelijkheid.

In de gewisselde stukken kwam ook ter sprake de bediening der kustbatterijen en versperringen te water.

Ik constateer met genoegen dat de vraag, in hoeverre de bediening van het kustgeschut en de dienst der versperringen in zijn geheel, aan het personeel der marine moet komen, niet voetstoots door den Minister wordt van de hand gewezen.

Ik heb steeds bij elk nieuw militair departementshoofd deze aangelegenheid te berde gebracht, in de hoop, dat eindelijk in den boezem van de Regeering het rationeele in de aanbevolen regeling weerklank zou vinden, maar tot nog toe met weinig succes. Van de Regeeringstafel werd al eens gezegd: de zaak gaat zoo goed, laat ons 't zoo maar houden; maar, Mijnheer de Voorzitter, het is niet alleen de vraag of de zaak goed gaat, maar of zij ook goed is, en of 't niet beter kan; de vraag is of geheele of gedeeltelijke bediening van het kustgeschut door marinepersoneel en het brengen van den versperringsdienst te water onder de marine niet moet worden aanbevolen niet alleen uit een oogpunt van verdediging, maar ook van economisch beheer, en doelmatige algemeene organisatie.

Eigenlijk geloof ik, dat door geen Regeering deze zaak, althans in de laatste jaren, ooit ernstig is onderzocht en ik hoop, dat het dezen Minister moge gelukken ten minste een ernstig vruchtdragend onderzoek te doen plaats hebben.

Ten aanzien van de stationneering van een schip van voldoende gevechtswaarde in West-Indië zoude ik gaarne eenige nadere inlichting ontvangen.

Het wil mij voorkomen, dat de ongeregelde toestand van Venezuela voor de Regeering de eenige aanleiding is om van de vroeger gevolgde gedragslijn te dien aanzien af te wijken.

Dat bij den toestand, zooals die in den laatsten tijd in Venezuela bestond, een schip van meerdere capaciteit dan de „Suriname" noodig was, geef ik toe en het Oranjeboek van de Venezolaansche aangelegenheden geeft daaromtrent voldoende licht.

De indruk dien ik echter van het geheel gekregen heb is deze, dat er geen sprake kan zijn van gevaar voor ons koloniaal bezit, maar dat het alleen betreft de behartiging der belangen en rechten van onze onderdanen, zooals ons koloniaal bezit in de West meebrengt.

Zie ik de zaak nu goed in, dan zal, wanneer de zaken in Venezuela geschikt zijn, voortdurend machtsvertoon in onze West niet noodig zijn en ik veroorloof mij dus de vraag, of de Regeering van meening is, dat toch een modern schip voortdurend in de West zal moeten stationneeren. Meent de Regeering op goede, mij onbekende redenen, dat dit inderdaad het geval is, althans in de eerste jaren, dan vraag ik, of niet op meer economische wijze aan de eischen van onze positie aldaar kan worden voldaan.

Er is in de stukken gewezen op de „Sumatra", die in Nederland is en van vrij sterke bewapening, o.a. van een kanon van 21 cM., een van 15 en twee van 12 cM. is voorzien. Het schip loopt 9½ mijl. Is dit nu niet voldoende?

De Minister zegt in zijn Memorie van Antwoord: Al kon dat schip kosteloos van Koloniën worden overgenomen, dan zou het toch te duur zijn, want er moet voor 3 ton aan vertimmerd worden en er kan op betere wijze in de vervanging worden voorzien.

Nu is een verbouwing voor 3 ton zeker een groote uitgave, maar men krijgt daardoor dan toch zeker een schip, dat gedurende onderscheiden jaren weer dienst zal kunnen doen.

Wordt een onzer defensieschepen in de West gestationneerd, zal dan in de daardoor ontstane leemte in het materieel voor ons land moeten worden voorzien? Zoo ja, dan zal toch het aanschaffen van een schip type-„Kortenaer" veel kostbaarder wezen, dan de herstelling van de „Sumatra". De „Sumatra" heeft bij aanbouw gekost ruim 1 millioen gulden, terwijl volgens het Koloniaal Verslag in tien jaren daaraan aan herstellingen besteed is f 265 000. De „Kortenaer" kost bijna 3 millioen.

Bovendien is de bemanning der „Sumatra" ongeveer honderd man kleiner dan die van de „Kortenaer". Ook geen onbelangrijk verschil in uitgaven, tevens een niet onbelangrijke besparing op personeel, die thans wel gelegen kan komen.

Het denkbeeld om eventueel de „Sumatra" voor de West te bestemmen, komt mij derhalve voorshands allerminst verwerpelijk voor.

Thans zal ik mij veroorloven, mij gedragende naar uw wensch, Mijnheer de Voorzitter, op enkele punten betreffende het personeel de aandacht te vestigen.

Reeds vroeger is in deze Kamer van meer dan een zijde de enorme vlottende beweging onder het marinepersoneel ter sprake gebracht, en op het onhoudbare van dien toestand gewezen.

Bij de behandeling der suppletoire begrooting voor het laatste pantserschip wees ik er daar onder andere op, mij beroepende op mededeelingen van den kapitein ter zee VAN ROSSUM, die met cijfers aantoonde, dat in één jaar de bemanning van een schip zoo al niet geheel, dan toch grootendeels verwisseld werd. Het zal zelfs een leek toch duidelijk zijn, dat bij dergelijke mutatie de geest op een schip nooit zoo kan zijn als men zou wenschen. Dan kan nooit bestaan het gevoel van solidariteit en van vertrouwen tusschen meerderen en minderen, dat toch zoo noodwendig is voor een richtige uitoefening van den dienst, voor erkenning van ieders waarde.

Door den toenmaligen Minister werden de medegedeelde cijfers zeer overdreven geacht.

Nu was deze zaak te belangrijk dan dat niet getracht zou moeten worden daaromtrent zekerheid te krijgen, en van uit de Kamer werd dan ook om opgaven gevraagd, waaruit zou kunnen blijken hoe op de verschillende schepen in Indië en Nederland dat verloop zich in de laatste jaren had voorgedaan.

Ik dank dezen Minister voor de ter griffie nedergelegde staten en het zou van achteloosheid getuigen zoo niet de aandacht op de verkregen gegevens werd gevestigd.

Ik heb getracht mij uit die gegevens een beeld te vormen van het verloop. Dat beeld moet natuurlijk eenigszins onvaste omtrekken hebben, omdat op de mutatiën invloeden werkzaam zijn geweest, die niet door mij onder cijfers gebracht kunnen worden.

Mijn conclusie is echter, dat niet ten onrechte van een groote vlottende beweging werd gesproken. Ik wijs bijv. op de pantserschepen in Indië, de „Friesland", „Wilhelmina", Gelderland", „Noordbrabant" en het pantserschip „Piet Hein". Op die schepen had gemiddeld per jaar in de schippersrangen een mutatie plaats van 50 tot 90 pct., in de konstabelsrangen van 60 tot 100 pct., bij de matrozen van 40 tot 100, bij de machinisten van 100 tot 170, bij de korporaalstokers van 60 tot 150 pct., bij de stokers loopt dat cijfer een enkele maal tot over 200 pct. Uit de staten is bovendien af te leiden, dat er perioden moeten geweest zijn, dat er op sommige schepen in verschillende belangrijke betrekkingen een vrij groot tekort was. Voor Nederland hebben wij gegevens ontvangen van de „Evertsen", de „Reinier Claeszen" en de „Cerberus"; ook daarbij moet met verschillende omstandigheden rekening gehouden worden. Ik heb getracht dit zooveel mogelijk te doen, maar ik herhaal het, mijn cijfers geven alleen een algemeen beeld van den toestand.

Welnu, op de genoemde Nederlandsche schepen was een mutatie in het schipperspersoneel van 90 tot 100 pct., bij de konstabels van 70 tot 80 pct., bij de matrozen van 50 tot 80 pct., bij de machinisten van 100 tot 140 pct. en bij de korporaal-

stokers van 40 tot 150 pct. Mij dunkt, dat iemand, die zich in deze mutatie goed indenkt, dat komen en gaan zich bij de uitoefening van de onderscheiden diensten goed voor oogen stelt, wel moet doordrongen worden van de juistheid van hetgeen de Minister zich in de eerste plaats voorstelt te bereiken, de verbetering van de organisatie van het personeel en daarbij den innigen wensch uiten, dat zulks Zijn Excellentie inderdaad gelukken moge.

De Minister komt nu bij Nota van Wijziging met een voorstel dat, naar ik meen, van den geachten spreker, die mij vooraf ging, eenige bestrijding heeft ondervonden, nl. de aanvraag tot versterking van een categorie van personen, waarvoor die van dringend belang is.

De Minister heeft bij Nota van Wijziging art. 32 verhoogd, om daarvoor korporaals-stokers aan te werven. De geachte spreker meent, dat de Minister daarmede zou vooruitloopen op een toekomstige organisatie. Die vrees deel ik niet, omdat de Minister door deze aanvraag m. i. alleen voorzien wil in een oogenblikkelijken dringenden nood, en geheel los is van elke organisatie die den Minister voor oogen zou staan.

Ik juich het dan ook ten zeerste toe, dat de Minister gevolg heeft willen geven aan den wensch van een deel der Kamer, om zoo mogelijk al vast eenige verbetering te brengen. De Minister wil het tekort aan machinisten thans niet door zulk een buitengewonen maatregel aanvullen; daarmede kan ik mij mede vereenigen, ook omdat de Minister gereed is met zijn schema van organisatie en dus de organisatie zelf van het machinistenpersoneel niet lang meer op zich zal laten wachten.

Het is overbodig, na al hetgeen reeds in de gewisselde stukken en vroeger omtrent deze aangelegenheid gezegd is, daarop nu verder in te gaan. Ik wensch alleen te zeggen, dat het woord van lof, dat de Minister den anderen machinisten geeft, zeker met groote waardeering zal zijn ontvangen en dat, al moge de Minister — en ik voor mij verheug mij, dat Zijn Excellentie die verklaring heeft kunnen afleggen — de veiligheid van de vaart verzekerd achten het doen van de inspannende diensten, waarvan de Minister gewaagt, in zulk een gewichtigen en toch al vermoeienden werkkring zekere grenzen moet hebben en dat bij overschrijding daarvan de nadeelige gevolgen zich zullen doen gevoelen, ook ten aanzien van den gezondheidstoestand.

Om dat te voorkomen zou er misschien aanleiding kunnen zijn het vaarplan tot het strikt noodzakelijke te beperken.

Zoowel in de gewisselde stukken als door den laatsten geachten spreker is ter sprake gebracht het lange dienstverband, dat de jongens bij de Marine moeten aangaan. Men is tegen dat lange dienstverband opgekomen en niet zonder reden, maar men moet toch de vraag stellen, of de toestand van dien aard is, dat men op dat lange dienstverband alle schuld kan zeggen en of de nadeelen zich zoo sprekend uiten als men dat voorgeeft.

Ik heb de moeite genomen om uit de gerechtelijke statistieken na te gaan, hoe groot het aantal veroordeelingen bij de marine in de laatste jaren is geweest en welk percentage van de straffen moest worden toegekend aan het jongere deel van het personeel. Wanneer ik nu de jaren 1897, 1898 en 1899 neem, dan blijkt — ik spreek alleen van veroordeelingen door de zeekrijgsraden, omdat de veroordeelingen door het Hoog Militair Gerechtshof voor de land- en voor de zeemacht niet zijn gescheiden, maar aangezien het aantal dier vonnissen niet groot is, zal dat geen aanmerkelijken invloed hebben op de uitkomst — dat bij een sterkte van de marine in doorsnede van 9000 man vrijwilligers, in 1897 bijna 2 perc. werd veroordeeld, in 1898 $1^1/_2$ pct. en in 1899 bijna 2 pct. Van de jongelieden van 14—21 jaren werden daarvan in 1897 57 pct., in 1898 52 pct. en in 1899 70 pct. veroordeeld. Aannemende dat het aantal jongelieden beneden den leeftijd van 21 jaren kan gesteld worden op ongeveer 2000, dan blijkt dat van hen in 1897 5 pct., in 1898 4 pct. en in 1899 $5^1/_2$ pct. werden veroordeeld.

Ik wil deze cijfers niet als geheel juist qualificeeren, omdat ten aanzien der sterkte eenig verschil kan bestaan; maar hoewel deze cijfers altijd nog te hoog zijn, duiden zij er niet op, gelet ook op den aard van vele delicten, dat het jongere personeel in het algemeen zou lijden onder het lange dienstverband. Wel is het aantal veroordeelingen onder het jongere personeel grooter dan onder het oudere, maar dat kan geen abnormaal verschijnsel worden genoemd.

Ik heb getracht mij op de hoogte te stellen van den toestand in andere marines, maar het is mij niet gelukt ten aanzien daarvan gegevens te verkrijgen. Misschien zou de Minister daartoe beter in de gelegenheid zijn en ik zou den Minister daarom wel willen vragen, of de mogelijkheid niet bestaat daaromtrent gegevens te verschaffen; en tegelijk voeg ik daarbij het verzoek, of in het jaarboek voor de marine niet zou kunnen worden opgenomen een statistiek van de veroordeelingen bij de marine, geclassificeerd naar verschillende leeftijden, maar iets uitvoeriger dan in de gerechtelijke statistiek; daar toch zijn de sprongen in leeftijd te groot; op de periode van beneden de 16 jaar volgt er een van 16 op 21 jaar; beter ware het die vijf jaren althans in tweeën te nemen. Voor ons leger heb ik de vergelijking kunnen maken en blijkt mij, dat de marine bij het leger zeker niet achter staat.

Ik wil daarmede volstrekt niet gezegd hebben, dat ik het lange dienstverband aanbevelenswaardig acht; want wanneer de nadeelen aan dat lange dienstverband verbonden, zich al niet zouden uitspreken in het cijfer van de veroordeeling, dan kan dat toch nog wel het geval zijn in het dagelijksch leven aan boord en bij voorbeeld krijgstuchtelijke straffen ten gevolge hebben of een minder opgewekten geest. Het is een uiterst moeilijk probleem, waarin met bezadigdheid, maar vooral met

grondige kennis van zaken alleen kan worden opgetreden, en die grondige kennis van zaken kan al weder niet anders verkregen worden dan met behulp van goede strafstatistieken. Toen in deze Kamer zoo menigmaal gewezen werd op het slecht gedrag van het Indisch leger, heb ik aan Ministers van Koloniën meermalen in overweging gegeven, om toch voor dat leger strafstatistieken te laten maken en zoodoende ook de gelegenheid te geven uit de Koloniale Verslagen zich daaromtrent een denkbeeld te vormen.

Die statistieken zijn verleden jaar overgelegd, en ik geloof dat de algemeene indruk daardoor gewekt, wel een andere is, dan geldende was. Wanneer een strafstatistiek bij de marine aan boord van elk schip doelmatig en oordeelkundig volgens een zelfde model en bij voorbeeld halfjaarlijks aan het Departement van Marine werd ingezonden, voorzien van de noodige toelichtingen, zou daaruit althans kunnen blijken hoe het op de geheele vloot met de straffen opgelegd in verschillende leeftijdsperiodes staat en in welke hoofdrubrieken die straffen vallen. Op grond van die statistiek kan men dan gevolgtrekkingen maken en juiste maatregelen verordenen; kan het noodig zijn een onderzoek in te stellen om, onder de verschillende omstandigheden, de oorzaken der overtredingen op te sporen.

Indien de Minister voor dat denkbeeld gevoelt, veroorloof ik mij Zijn Excellentie aan te bevelen in die richting iets te willen doen.

De spreker, die mij voorafging, heeft zijn ingenomenheid reeds betuigd met het denkbeeld van den heer JONCKHEER om te trachten uit de zeemilitie een element ter aanvulling van de vloot te verkrijgen.

Ik verwacht daarvan niet zooveel als in het algemeen het geval schijnt te zijn; ik schaar mij in dit opzicht weder aan de zijde van den Minister; want om in de behoefte aan matrozen 1ste, 2de en 3de klasse te voorzien, al zoude de bemanning der schepen wat minder kunnen worden dan thans, zou zich een zoo belangrijk deel van de lichting zee-miliciens, die ten hoogste 600 man sterk is, moeten verbinden voor den dienst bij de marine, dat dit m. i. niet zal kunnen worden verkregen.

Toch ben ik het eens dat een proef moet worden genomen en al het mogelijke moet worden gedaan, om haar te doen slagen. Van den Minister, die al dadelijk de koe bij de horens pakt, is zeker ook niet anders te wachten.

Dat het vigeerende stelsel onmisbaar zal blijven, durf ik ook wel te voorspellen, maar het nieuwe stelsel zou misschien als aanvulling kunnen dienen, zoodat het vigeerende stelsel ingekrompen kon worden, waarmede reeds veel gewonnen zou zijn.

Al dadelijk zou er het gevolg van kunnen zijn dat de leeftijd van aanneming der jongens wat kon worden verhoogd.

Ten slotte, Mijnheer de Voorzitter, een enkel woord over de opleiding van Indo-Europeesche knapen op de Kweekschool te Leiden.

Ik kan niet zeggen, dat ik dat denkbeeld gelukkig acht. Het komt mij zoo voor, dat die jongelieden daar en elders bij de opleidingen geen aangenaam leven zullen hebben, al wijdt men aan hen ook de grootste zorg en dat men dus zoodoende ook geen goede elementen voor de vloot zal kweeken.

Op de vraag, of die jongelieden voortdurend deel zullen gaan uitmaken van de bemanning der schepen in Indië, heeft de Minister geantwoord, dat dit zal afhangen, of zij de voorkeur geven aan verblijf in Indië.

Het komt mij voor, dat het beter zou zijn de Indo-Europeanen bepaald te beschouwen als dienende om mede de vlottende bedragen van Nederlandsch personeel tegen te gaan en hen dus in hun land te laten. Het heeft mij altijd verwonderd, dat men, zeggende de belangen der Indo-Europeanen — en der inlanders — te willen bevorderen en daarbij in het oog houdt het belang van de zeemacht zelf, dat men er dan eindelijk niet toe overgaat in Oost-Indië een opleiding in het leven te roepen. Welk bezwaar kan daar toch in gelegen zijn? Toch niet de kosten? Men kan de zaak op eenvoudige leest schoeien en aanvankelijk bovendien daarvoor uit de Nederlandsche schatkist wat subsidie bestemmen.

Ik heb met opvolgende Ministers van Koloniën en van Marine over deze quaestie van gedachten gewisseld, en veroorloof mij ook bij dezen Minister het m. i. rationeele denkbeeld in overweging te geven en Zijn Excellentie te vragen ook bij den Minister van Koloniën overweging en onderzoek te willen bevorderen.

De vergadering wordt voor een half uur geschorst, daarna hervat en de beraadslaging voortgezet.

De heer Van Vlijmen: Mijnheer de Voorzitter! Uit hetgeen ons bekend is van het verleden van dezen Minister, in verband met de schrifturen die hij reeds bij deze Kamer heeft ingezonden, heb ik voor mij den indruk ontvangen, dat wij voor ons hebben een man, toegerust met groote kennis van de eischen, die in onzen tijd aan de zeemacht in Nederland moeten worden gesteld; met groote kennis van de nooden en behoeften van het personeel en van het materieel van onze zeemacht, een man met een helder hoofd, die weet wat hij wil.

Ik heb het gevoel, dat er een zeeman aan het roer staat, die ons in een goeden koers zal weten te sturen. Daarom heb ik het volste vertrouwen in dezen Minister en wacht dus de maatregelen af, die hij aan de Kamer zal voorstellen. Ik zal natuurlijk niet voorbarig zijn en den Minister lastig vallen met raadgevingen, maar ik herhaal, met belangstelling en met vertrouwen wacht ik af wat Zijn Excellentie ons zal voordragen.

De instelling van de permanente raden van marine en van defensie heeft mijn volkomene sympathie. Wat den raad van marine in de eerste plaats betreft, moet het, dunkt mij, voor alle onbevooroordeelde mannen duidelijk zijn, dat zulk een raad

van vakmannen, van technici en van practici, door vruchtbare gedachtenwisseling een krachtige steun zal kunnen zijn voor den Minister; een toetssteen als het ware voor des Ministers denkbeelden. Ik ben eenstemmig met den heer Minister, waar hij de bevoegdheid van dezen raad van marine beperkt tot het geven van adviezen. De Minister alleen is verantwoordelijk; hij moet weten of hij van die adviezen gebruik wil maken en welk gebruik hij er van zal maken. De permanente raad van defensie is een instelling die zeer zeker de goedkeuring van deze Kamer moet verwerven, omdat, gelijk bekend is, uit deze Kamer meermalen stemmen zijn opgegaan, die met aandrang hebben verzocht, dat een nauwere samenwerking zou worden tot stand gebracht tusschen de beide departementen van landsdefensie en onophoudelijk er op is aangedrongen, dat eerst een vast plan van verdediging aan de zeezijde zou worden vastgesteld, waarover de beide Ministers het eens zijn, alvorens aan deze Kamer aanvragen zouden worden gedaan tot vernieuwing van het materieel voor de zeemacht.

Ook de samenstelling van dezen raad van defensie acht ik goed, maar er is een enkele vraag bij mij gerezen, die ik gaarne aan het oordeel van den Minister wensch te onderwerpen. Zij is deze: waarom de inspecteur der infanterie geen deel zal uitmaken van dezen raad. Bij de bestaande verhoudingen van zee- en landmacht toch weten wij, dat de kustdefensie in hoofdzaak op de landmacht zal neerkomen, dat aan de landmacht het leeuwendeel van die kustverdediging zal worden toevertrouwd.

Wanneer dit nu zoo is, waarom is dan de inspecteur van het hoofdwapen van onze landmacht niet in den raad van defensie gezeten?

Verder heeft in hooge mate mijn aandacht getrokken hetgeen in de gewisselde stukken over de ontevredenheid onder het scheepsvolk en over feiten van dienstweigering vooral is gezegd.

Ik acht dit onderwerp, als rakende de tucht, dat is het levensbeginsel van onze zee- en landmacht, van zoo hoog gewicht, dat ik mij zal veroorlooven daarover enkele vragen tot den heer Minister te richten.

Wat is er van de ontevredenheid bij het scheepsvolk?

Is die ontevredenheid algemeen? Acht Zijn Excellentie haar van bedenkelijken aard?

Welke zijn de oorzaken van die ontevredenheid?

Kan zij voor een deel wellicht haar oorsprong vinden in de toestanden, die zich hebben voorgedaan bij den Algemeenen bond van marinematrozen? Deze vereeniging is goedgekeurd bij Koninklijk besluit van 24 Juni 1899. Haar doel is natuurlijk goed, wanneer men het in abstracto beschouwt. Het is, volgens art. 1 der statuten, langs wetttigen weg en met gepaste middelen de belangen te bevorderen van matrozen in Nederlandschen dienst.

Maar de vraag is in den laatsten tijd bij mij gerezen of

de bond wel trouw is gebleven aan zijn statuten, waar hij in zekeren zin een vuurhaard is geworden van ontevredenheid en dus schadelijk is geworden voor de tucht voor de zeemacht, schadelijk voor onze weerkracht.

Want het zal wel geen tegenspraak wekken, wanneer ik zeg, dat de tucht zoowel bij de zee- als bij de landmacht ongerept moet blijven.

Immers in welken vorm de Overheid ook moge optreden, hetzij in den vorm van een al of niet beperkte monarchie, of van een republiek, hetzij in aristocratischen, democratischen of socialistischen zin, in elk geval zal die Overheid toch de machtsmiddelen moeten hebben, in de eerste plaats om het land te verdedigen, in de tweede plaats om de maatschappelijke orde, de rechtsorde, te handhaven in den Staat.

En wanneer nu in den boezem van het lichaam, dat de orde moet handhaven, de tucht niet voldoende is, hoe zal dat gewapende lichaam dan ooit aan zijn roeping kunnen beantwoorden, naar eisch zijn plicht kunnen vervullen?

Daarom zij het mij vergund in verband hiermede aan den heer Minister te vragen:

Hoe staat de Minister tegenover dien bond van marinematrozen? Wat is uw oordeel betreffende dezen bond?

Is die bond schadelijk gebleken voor de tucht bij de zeemacht en, zoo ja, hoe zal die schadelijke werking worden gestuit of vernietigd?

De heer Van Gijn: Mijnheer de Voorzitter! Ik zal bij deze beraadslaging niet spreken over het personeel of het materieel, omdat ik meen, dat daartoe voldoende gelegenheid zal zijn bij de behandeling van de begrooting voor 1904.

Met genoegen heb ik evenwel nota genomen van de goede voornemens van dezen Minister ten aanzien van het personeel, en van het voornemen om de torpedobooten door zijn ambtsvoorganger voorgedragen, te handhaven.

Ik zal ook niet spreken over den raad van marine, ik sta in dit opzicht zoover mogelijk van den Minister van Marine af, maar daar ik toch op dit oogenblik geen stap verder daarmede zal komen, meen ik der Kamer een debat over dit punt gerust te kunnen besparen.

Slechts een enkel woord naar aanleiding van de commissie in zake de samenwerking van land- en zeemacht. En nu doet het mij leed in dit opzicht geheel te moeten afwijken van het gesprokene door den voorgaanden geachten spreker.

De instelling toch van die commissie, die door den Minister zal worden benoemd in overleg met zijn ambtgenoot van Oorlog, heeft mij zeer bevreemd. Bevreemd, omdat ik, hoewel van oordeel dat een zekere vaste lijn zal moeten worden gevolgd bij onze marinezaken, ook in zake van de verdediging van ons land aan de zeezijde, toch dacht, dat, wat dit laatste betrof, reeds een plan vaststond.

Herhaaldelijk hebben wij hier de verschillende Ministers van Marine hooren verklaren, dat men in overleg met de Ministers van Oorlog tot overeenstemming was gekomen op dit punt.

Bij de behandeling van de begrooting voor 1900 zeide dan ook de toenmalige Minister van Marine RÖELL: „Onder ondergeteekende's ambtsvoorganger Jhr. VAN DER WIJCK heeft reeds overleg plaats gehad tusschen de toenmalige chefs van den generalen staf en van den marinestaf, hetwelk tot resultaat heeft gehad een plan, bepalende de soort en den werkkring van de schepen, die moeten dienen om de landmacht bij de verdediging te steunen. Dat plan, door de toenmalige Ministers van Oorlog en Marine goedgekeurd, is nu weder onderzocht, waar noodig herzien en daarna opnieuw vastgesteld; het overleg heeft zich uitgestrekt tot het geheele maritieme defensieplan. Daar de stellingcommandanten te Willemsoord en Hellevoetsluis zeeofficieren zijn, is de innige samenwerking van de marine met de landmacht genoegzaam verzekerd."

Het heeft mij dus bevreemd, dat nu nog een nieuwe commissie voor die landsverdediging aan de zeezijde moest worden ingesteld. Nu heeft wel 's Ministers ambtsvoorganger, de heer KRUYS, medegedeeld, dat er weer eenig verschil van opinie bestond, maar dit zal wel ondergeschikte punten betreffen en daarvoor zal toch niet een nieuwe commissie behoeven te worden benoemd, die de zaak van voren af aan zal gaan onderzoeken.

De samenstelling dier commissie heeft mij echter nog meer bevreemd. Met de benoeming der daarin geplaatste opperofficieren kan ik mij volkomen vereenigen, maar waarom is, in tegenstelling met den marineraad, de commandant en directeur van de marine te Hellevoetsluis daarin niet opgenomen? Mij dacht dat, waar sprake was van de verdediging van ons land aan de zeezijde, die commandant toch een overwegende stem in het kapittel moest hebben. Of is men het omtrent die stelling volkomen eens? Door zijn benoeming in de commissie zouden buitendien Oorlog en Marine op denzelfden voet komen te staan en zou niet, als nu, het departement van Oorlog door drie opperofficieren en dat van marine slechts door twee opperofficieren in die commissie zijn vertegenwoordigd.

Nu het overleg omtrent die zaak nog hangende is, geef ik den Minister de benoeming van dien commandant nog in overweging.

Maar bovenal betreur ik de instelling van die commissie, omdat de reeds zoo lang in voorbereiding zijnde zaak daardoor weder meer op de lange baan zal geschoven worden, omdat de commissie natuurlijk haar onderzoek van meet af zal moeten beginnen. Nu zegt de Minister in de Memorie van Antwoord:

„Dat de instelling van deze commissie tot vertraging zal leiden in de totstandkoming van de plannen voor de verdediging des lands aan de zeezijde, wordt door ondergeteekende niet gevreesd. Er bestaat integendeel meer zekerheid, dat zij spoediger zal leiden tot het verkrijgen van een vasten grond-

slag, waarmede beide Ministers zich kunnen vereenigen en waarop o. m. aanbouw van materieel voor de binnenlandsche defensie zal berusten."

Daartegenover echter stel ik het oordeel van 's Ministers ambtsvoorganger Röell, die zeer zeker meer ondervinding als Minister had dan de tegenwoordige titularis heeft kunnen opdoen, en die juist het omgekeerde beweerde toen hij zeide:

„Het geopperde denkbeeld, dat door de Departementen van Oorlog en Marine te zamen voorstellen zouden worden gedaan voor de verdediging van ons land aan de zeezijde en hieraan de kredietaanvragen voor defensieschepen te ontleenen is naar het oordeel van ondergeteekende zooveel doenlijk ten uitvoer gebracht door het handelen in overleg met het Departement van Oorlog bij de vaststelling van het plan van maritieme defensie.

„Verder te gaan zou naar het oordeel van ondergeteekende niet wenschelijk zijn en tot groote vertraging aanleiding geven."

Ergo stond de Minister Rôell ten deze lijnrecht tegenover dezen Minister. Ik moet het derhalve voor het belang onzer verdediging aan de zeezijde zeer betreuren, als door de instelling dezer commissie die urgente zaak nog lang op regeling zoude moeten wachten. Het staat natuurlijk den Minister volkomen vrij die personen tot het geven van advies te roepen, die hij daarvoor aangewezen acht, maar ik meende, dat, waar men met die instelling der commissie niet kan medegaan, men zijn stem moest doen hooren.

Nu wenschte ik die twee opmerkingen, die angst voor vertraging en het benoemen van den commandant te Helvoet, in overweging aan den Minister te geven en tevens daarbij de hoop uit te spreken, dat werkelijk deze instelling niet tot vertraging zal aanleiding geven van de naar mijn zienswijze zoo hoog noodige vaststelling en regeling.

De heer Hugenholtz: Mijnheer de Voorzitter! De eerste geachte spreker van hedenmorgen heeft met verklaarbare belangstelling geïnformeerd naar de politieke kleur van dezen nieuw opgetreden Minister, verklaarbaar, omdat het voor hem wel van eenig gewicht zou zijn geweest van dezen Minister te mogen hooren, dat hij zich ook in zake geloofsbelijdenis, schaarde aan de zijde van het tegenwoordig Kabinet.

Wat mij betreft, ik heb die belangstelling van dien eersten geachten spreker niet kunnen deelen. Het laat mij volstrekt koud of deze Minister een Christelijk Minister of een zoogenaamd niet-Christelijk Minister is, omdat ik het Christelijke niet acht te zijn het grootste kenmerk van het huidige Ministerie en het mij dus volkomen onverschiilig zou zijn geweest ook indien deze Minister hier een Christelijke geloofsbelijdenis had kunnen afleggen. De Minister heeft alleen sympathie betuigd voor het werkplan van dit Ministerie en dat is alles wat hij behoefde te doen. Dit Ministerie is niet zoozeer een Christelijk Ministerie als wel een Ministerie van het gezag en in een Ministerie waar

het gezag zoo hoog wordt gehouden — ik zal geen verdere qualificatiën gebruiken — is deze Minister, die boven alles de tucht wenscht te handhaven, volkomen op zijn plaats.

Het eenige toch wat in deze eerste door hem ingediende begrooting op den voorgrond staat is: de begeerte tot handhaving der tucht.

In een Marinebegrooting mag men verwachten dat twee zaken voorkomen: bevordering van de belangen van het personeel en van het materieel. Omtrent beide punten toont deze begrooting een merkwaardige leegte. Wat het materieel betreft wordt van nieuwen aanbouw niet gesproken en niemand verheugt zich daarover hartelijker dan ik.

In dit verband blijft slechts een zaak te bespreken, nl. het plan van den Minister om in West-Indië een schip van groot charter blijvend te stationneeren. Volgens de gewisselde stukken hebben de twisten in Venezuela er toe geleid en bij het voorloopig onderzoek heeft men verwezen naar het bekende Oranjeboek als rechtvaardiging voor de wenschen der Regeering om daarheen te zenden een schip, grooter dan er tot nu was. Ik heb de stukken uit het Oranjeboek zeer zorgvuldig nagegaan — aangename lectuur was het niet — maar ik moet eerlijk verklaren door die lectuur niet de overtuiging te hebben gekregen dat in Venezuela zulke gewichtige Nederlandsche belangen bestaan, of zijn geschaad door de jongste onlusten, dat daardoor gerechtvaardigd zouden zijn de groote uitgaven waarvoor de beschikking van den Minister ons stelt. Bij elkander geteld bedragen de door ons geëischte schadeloosstellingen wegens oproerschade ƒ 34 000 bolivar of ƒ 17 000, waarbij nog gevoegd moet worden schadevergoeding, geëischt wegens het onrechtmatig opbrengen van een 3 of 4 kleine Nederlandsche scheepjes, die langs de kust varen, tot een gezamenlijk bedrag van ƒ 25 000. Dit is dus in het geheel een som van ƒ 42 000.

Ik vraag: kan voor een schade — gesteld dat men de schade van het opbrengen der schepen onder cijfers kan brengen — ten gevolge van onlusten, die zeer tijdelijk hebben plaats gehad en nu reeds lang tot het verleden behooren, een schade van ongeveer ƒ 42 000 uit onze schatkist jaarlijks worden uitgegeven het aanzienlijk bedrag van eenige tonnen?

Ik keur niet goed het onrechtmatig opbrengen van Nederlandsche schepen; evenmin keur ik goed dat enkele winkels geplunderd zijn en dat daardoor schade berokkend is; ik ben van oordeel, dat het goed is de belangen dezer Nederlandsche onderdanen te beschermen; maar ik zou meenen, dat een tijdelijke uitzending van een schip, als in dit geval meen ik de „de Ruyter", zeer voldoende zou zijn.

Hierbij komt nog iets.

De „de Ruyter" is tijdelijk onttrokken aan het Oost-Indisch eskader. Bij mij rees aanstonds de vrees, dat dit aanleiding zou geven tot de aanvrage van een nieuw schip. De Minister stelt ons daaromtrent gerust en zegt, dat dit het geval niet zal zijn:

Men heeft immers besloten voor dit doel de „Kortenaer" te bestemmen.

Maar is dan de „Kortenaer" overcompleet? Kan men dit schip missen? Ik zal over de gevechtswaarde van het schip niet veel spreken. Er is reeds zoo ontzettend veel over geredeneerd; de bruikbaarheid schijnt vrij twijfelachtig te zijn.

Indien men er niet op gerekend heeft voor de Nederlandsche defensie en men zendt het daarheen, dan zou ik zeggen: fiat. Ik ben evenwel bang, dat het schip, onttrokken aan de Stelling den Helder moet worden aangevuld door een ander van gelijke soort.

Bovendien kan de „Kortenaer" daar niet eeuwig blijven. Zij moet worden afgelost, hersteld en dus zullen wij met één schip voor West-Indië niet kunnen volstaan; er zal een tweede moeten bijkomen.

Gaan wij zoodoende niet een zeer kostbaren weg op? En dat ter behartiging van belangen, die zeer gering zijn en zeer gemakkelijk zouden kunnen beschermd door het tijdelijk uitzenden van een schip.

Overigens heb ik omtrent het materieel niets te zeggen.

Wat nu het personeel betreft, de Minister maakt er zich van af met te verwijzen naar een toekomstige reorganisatie. Alleen is hij gedeeltelijk op zijn plan teruggekomen om in het geheel niets te doen, door reeds gelden aan te vragen voor het aanwerven van korporaal-stokers.

Ik hoop, dat daardoor in het groot tekort in dien tak van dienst kan worden voorzien en het werk voor de andere stokers minder zwaar en moeilijk zal worden; maar ik ben niet van oordeel, dat de toestand onder de stokers daardoor zal verbeteren. Ik geloof dat daarvoor meer noodig is, dan het incompleet aan te vullen; dat de positie der stokers vooral groote verbetering behoeft.

Ik mag zeggen: het resultaat der studie van deze begrooting is bij mij negatief, tenzij als positief zou kunnen worden aangemerkt de vaak gehoorde — ik mag wel zeggen door ieder opvolgend Minister afgelegde — verklaring dat de belangen van het personeel hem zeer ter harte gaan.

Bij dezen Minister is dit zelfs zoozeer het geval, dat hij er de Kamer op voorbereidt, dat men zich eenigszins zal moeten beperken met nieuwen aanbouw, ter wille van de groote uitgaven voor het personeel.

De heeren in deze Kamer die zoo heel veel voelen voor het jaarlijks uitgeven van *f* 4 200 000 voor nieuwen aanbouw, behoeven echter niet bekommerd te zijn over deze aankondiging, want hij laat er aanstonds op volgen, dat het tekort op het oogenblik hem niet zal beletten schepen van groot charter aan te bouwen.

Wat blinkt nu eigenlijk uit in deze overigens ledige begrooting? Dat is alleen de figuur van den Minister zelven, handhavende de tucht.

Men kan niet zeggen dat dit schouwspel verkwikkelijk is, te minder omdat de doorsnee-matroos niet meer is het groote, ruwe kind van voor 10, 20 jaren, die er zijn vermaak in zocht jenever te drinken en het dan ook zeer natuurlijk vond daarvoor geringeloord en gestraft te worden.

De matroos van thans is een ander mensch geworden. Hij is moreel gestegen en indien er op dit oogenblik op onze vloot een zekere mate van verzet tegen de tucht is, dan komt dit mijns inziens door het zeer onoordeelkundig tucht oefenen, hetwelk hoe langer hoe meer gedaan wordt.

Ik wensch in de eerste plaats te constateeren, dat de tucht te wenschen overlaat. Daarvan zijn in het Voorloopig Verslag eenige staaltjes genoemd.

Is het niet een merkwaardig verschijnsel, dat aan boord van de „Koningin Regentes" ter reede van Tandjong Priok, commandant MOUTON, een besliste werkstaking heeft plaats gehad ten gevolge van het verstrekken van oneetbaar voedsel?

Natuurlijk werd dit niet toen voor de eerste maal verstrekt dan zou er geen werkstaking uitgebroken zijn. Maar het was al meer gebeurd en men had er al over gereclameerd, zonder succes. Zoo kwam spontaan bij de mannen het gevoelen op: wij zullen niet aan het werk gaan vóór ons een fatsoenlijk ontbijt is geleverd. Men zond toen van achteren uit boodschap op boodschap naar de mannen om hen tot andere gedachten te brengen, maar eerst nadat hun de besliste verklaring was gegeven dat hun des avonds goed voedsel zou worden verstrekt, hebben zij het werk weder opgevat.

Daar heeft men dus een zuiver economische werkstaking overgebracht aan boord van een oorlogsschip. Men stelt den superieuren den eisch: doet wat wij redelijkerwijze verlangen; zoo niet doen wij geen werk, en daar de superieur, de patroon niet buiten het werk van zijn mannen kan, heeft hij moeten toegeven.

Een ander geval was dat op de „Sommelsdijk". Dit is mijns inziens nog wel zoo erg, als dat aan boord van de „Koningin Regentes".

Daar kwam de order „jekkers uit" en dat op een dag dat het koud was en regende.

Ook hier weder heeft die enkele order niet geleid tot alles wat er gevolgd is, maar het was de laatste druppel die den emmer doet overloopen.

Men weigerde aan de order gehoor te geven.

Daarna werd den mannen stuk voor stuk „den jekker uit" bevolen en toen hebben ze het morrend en zeer langzaam gedaan.

Eenige uren later moesten zij op strafparade komen en werd de lijst van straffen voorgelezen. Tusschen twee haakjes, als een bewijs der goede administratie diene, dat onder de gestraften ook werd opgeroepen een man die toen juist in het hospitaal te Willemsoord verpleegd werd.

Toen de lijst werd voorgelezen begonnen de mannen te fluiten en te sissen en toen daarop de commandant een zeer ernstige toespraak hield om den mannen het verkeerde hunner handelwijze onder het oog te brengen, hetgeen gepaard ging met niet zeer parlementaire uitdrukkingen, is een geheele bak eenvoudig weggeloopen.

Deze toestand wijst op *something rotten in the navy.*

Nu mag de Minister verklaren dat de algemeene geest daarnaar niet kan afgemeten worden; dat is wel mogelijk. Niemand zal willen beweren dat aan boord van elk onzer oorlogsschepen thans een dergelijke geest bestaat.

Men behoeft echter maar „Het Anker" te lezen, van week tot week, om de overtuiging te krijgen van de diepgewortelde ontevredenheid bij dat deel der bemanning, dat den moed heeft zich uit te spreken, en dat is dikwijls het beste gedeelte. Men behoeft slechts te zien den fellen strijd, dien deze Minister reeds vóór zijn optreden als Minister tegen dat blad en tegen den Bond waarvan het het orgaan is, heeft aangebonden, om tot de conclusie te komen: deze Minister erkent zelf, dat de geest onder het personeel niet deugt; dat die twee gevallen, in het Voorloopig Verslag genoemd, niet maar uitzonderingen zijn, veroorzaakt door zeer bijzondere omstandigheden, maar dat zij typeeren den algemeenen toestand op het oogenblik bij onze marine.

Dan kom ik natuurlijk vanzelf tot de vraag: wat zijn daarvan de oorzaken? De Minister ontkent, dat te lage bezoldiging één van die oorzaken zou zijn; ontkent ook, dat de gebrekkige organisatie van het personeel, waardoor niet ieder aan boord de plaats heeft die hem toekomt, de oorzaak zou zijn. Maar de Minister spreekt wel van ongunstige omstandigheden en invloeden ook buiten de marine, buiten de zeemacht, en laat het verder aan ons over te raden wat dat wel wezen mag. Daar is een vruchtbaar veld voor allerlei bespiegelingen. Zou het zeer gewaagd zijn te onderstellen dat de Minister hier doelt op wat men zoo menigmaal ook ons verwijt bij onze propaganda, dat er ontevredenheidszaaiers zijn, menschen die van buiten af in de marine het gif van de ontevredenheid hebben gebracht? Volgens die voorstelling was de marine voorheen een dorado; daar diende ieder met lust en opgewektheid; daar was geen spoor van desorganisatie of van verloop; daar was het één en al heerlijkheid. Maar er zijn gekomen enkele menschen, die er altijd en overal op uit zijn ontevredenheid te zaaien en sinds dien tijd is de toestand totaal bedorven. De Minister doelt blijkbaar op een zeer bepaald element buiten die zeemacht, waar hij zegt, dat de Bond van Nederlandsche marinematrozen zich niet heeft willen losmaken van dat element. Dat booze element kan niemand anders zijn dan A. G. A. Verstegen, de tegenwoordige administrateur van het blad „Het Anker", een gewezen matroos, een man dien ik jarenlang ken, met wien ik zeer veel heb gesproken, niet alleen over dienstzaken, maar ook intiemer, en

[illegible] bond en redacteur van „Het Anker" om zelf buiten schot te blijven of de matrozen voor disciplinaire straffen te vrijwaren, maar evenals Polak voorzitter is van den Alg. Ned. Diamantwerkersbond, zonder zelf op een slijperij werkzaam te zijn, zoo is [illegible] administrateur van den marinematrozenbond om zijn tijd en zijn gaven aan de belangen daarvan te wijden. Er zou niets van terechtkomen, als al het werk van administratie en organisatie aan de matrozen zelf moest overgelaten worden. Daarom is zijn aanwezigheid in dien bond noodzakelijk en zal hij of een eventueele opvolger er wel altijd in blijven.

Ik geloof echter, dat het beter is de oorzaken van de ontevredenheid die er bestaat, dieper op te sporen, want de Minister zal zelf willen toegeven, dat men in een tak van dienst, waar de toestanden werkelijk goed zijn, niet een zoo algemeene ontevredenheid kunstmatig kan kweeken. Laat de Minister niet oorzaak en gevolg verwarren. Hij meent dat de organisators zijn de oorzaak van de ontevredenheid, maar zij zijn er juist ten gevolge van de bestaande ontevredenheid. De ontevredenheid, die zich is gaan uiten, heeft ten gevolge gehad, dat men moest hebben een organisatie met organisators.

Wat is de diepere oorzaak van de ontevredenheid? Kolonel [illegible] heeft in een aantal artikelen, zoowel in het „Marineblad" als in „De Gids", getracht die oorzaken op te sporen. Hij schrijft den slechten toestand voornamelijk toe aan het groote aantal overplaatsingen, die het gevolg zijn van het tekort bij bijna elken tak van dienst en toont aan, dat men daardoor krijgt een zeer ongewenschten toestand, omdat iemand niet lang genoeg blijft aan boord van hetzelfde oorlogsschip om zich in de toestanden aan boord van dat schip in te leven en in te werken. Daardoor ontstaat een soort van korzeligheid en narrigheid, zoowel onder de meerderen als onder de minderen, die het samenleven en samenwerken onaangenaam maakt. Ik zal enkele volzinnen aanhalen uit dat belangrijke artikel in het „Marineblad". Hij schrijft: (7de afl. 17 Febr. 1902 bladz. 540 [illegible]) „Het incompleet wordt oorzaak dat de physiek geschikten hier en derwaarts worden gekegeld, dat feitelijk al het werk op hen neerkomt, dat met hunne persoonlijke wenschen en belangen geen rekening wordt gehouden". Verder zegt hij: „Werken de [illegible] overplaatsingen, waardoor men niet de minste

zekerheid heeft eenigen tijd op zijn schip te zullen blijven, zeer ongunstig op de ambitie; zij maken ook de menschen ontevreden, prikkelbaar en onverschillig. De dienst moet hieronder noodzakelijk lijden en vele straffen zijn noodig om een ieder aan zijn plicht te houden en den geregelden gang van zaken mogelijk te maken.

Straffen ontstemmen echter zoowel hem die de straf oplegt als hem wien zij wordt opgelegd. Waar veel gestraft wordt, kan men dan ook met zekerheid zeggen, dat niet alleen onaangenaam, maar tevens slecht gediend wordt".

Nog een derde aanhaling: „Zeker," zegt hij, „de Regeering heeft recht nauwgezette plichtsbetrachting te eischen, maar kan die redelijkerwijze verwacht worden, waar zoo weinig wordt gedaan voor het personeel, voor den individu in het bijzonder, ook in zijne maatschappelijke en burgerlijke positie om den zeeman aan zijn betrekking te binden? De schepeling van heden is niet meer de paria van voorheen, maar wenscht dan ook niet langer als zoodanig te worden behandeld."

Ziedaar uitingen, niet van een ontevredenheidzaaier, maar van iemand, die nog dagelijks verbonden is aan het actieve werk van de marine, die dagelijks omgaat met een vrij groote bemanning en dus spreekt uit eigen persoonlijke ervaring en niet met de bedoeling om de marine, waaraan hij verbonden is, af te breken en af te tuigen, doch integendeel om die op te bouwen. En daarin heeft men den grootst mogelijken waarborg, dat hetgeen hier gezegd wordt, goed gemeend en waarschijnlijk ook waar is. Maar hoe komt het, dat er een zoo groot incompleet is? Of men al aanneemt, dat er een groot incompleet is, dat men daardoor herhaaldelijk moet overplaatsen en het personeel door nieuwe aanwerving moet aanvullen, daarmede komt men er nog niet. Het incompleet heeft een oorzaak en alleen door die weg te nemen kan men verbetering verkrijgen. Ik geloof dat die oorzaak is gelegen in de onhoudbare positie van ons minder personeel aan boord van de oorlogsschepen.

Dat zit niet in *één* ding, of in een ander ding, maar in een combinatie van verschillende zaken. Enkele dingen moet ik noemen, maar ik zal het kort doen. Allereerst: de salarissen. Het feit dat het salaris van onze marine-schepelingen niet minder is dan dat in andere landen bewijst voor mij niet dat het goed is, het kan daarom wel zeer onvoldoende zijn. En onvoldoende is mijns inziens het salaris. Om maar deze enkele categorie te noemen van de matrozen 1ste klasse, die te gelijker tijd kanonnier 1ste klasse zijn en die een certificaat van goed gedrag hebben, de allerbesten dus, die van de bovenste plank. Die menschen verdienen f 28 per maand; natuurlijk hebben zij daarbij vrijen kost en inwoning aan boord, maar hun gezinnen moeten leven van f 7 per week, en daarvan moet dan nog af de vrij kostbare uitrusting en het onderhoud daarvan. Nu vraag ik: kan in den tegenwoordigen tijd een enkel gezin leven van f 7 per week, en is het een wonder dat al die vrouwen van de

gehuwde matrozen door wasschen en ander werk buitenshuis moeten trachten het tekort aan te vullen?

Ik geloof niet dat de Minister zal kunnen volhouden, dat dit salaris voldoende is, en let wel, het is het hoogste dat gegeven wordt aan de minderen. En toch heeft de Minister teruggenomen de kleine verhooging van salaris die door zijn voorganger was toegezegd. Ik zou dus gaarne vernemen van den Minister, of dat terugnemen is een tijdelijke of een blijvende maatregel, en of hij al of niet meent dat in de salarieering van het personeel verandering gebracht moet worden. Zoo ja, dan wil ik de hoop uitspreken, dat wij zeer spoedig de resultaten zullen vernemen, want vooral in ons land is het leven van een marine-Minister kort.

In de tweede plaats de voeding. Daarover is in het Voorloopig Verslag reeds een en ander gezegd. Er staat, dat geregeld blikken geconserveerd voedsel worden gebruikt, die 5 à 6 jaar oud zijn. Inderdaad, dat is een overdrijving, die niet op mijn rekening komt. Ik meen niet anders verklaard te hebben dan dat het voorkomt, dat blikken geconserveerd voedsel gebruikt worden, die 5 à 6 jaar oud zijn. De Minister geeft ons een berekening, waaruit blijken moet dat dit onmogelijk is, en dat op de schepen — buiten Oost-Indië — de blikken hoogstens $1^1/_2$ jaar oud kunnen zijn.

Ik wil daarover met den Minister niet twisten; hij heeft betere gegevens dan ik; mijn gegevens worden mij van buiten af aangebracht door personen, die slechts oordeelen kunnen over wat zij zelf ondervonden hebben. Maar het zou kunnen zijn, dat op den regel, dien de Minister aangeeft, uitzonderingen voorkomen, en daarom wenschte ik hem te vragen, of hij eens zou willen onderzoeken of het waar is dat thans op de „Zeehond", het vaartuig voor politietoezicht op de visscherij, blikken gebruikt worden van 1898? Dit is gemakkelijk te onderzoeken, omdat het schip niet in de Oost, maar in Nederland is.

Mij is medegedeeld — voor de waarheid kan ik dus niet instaan — dat men wel eens etiquetten op de blikken plakt met latere jaartallen, dan waarin zij zijn afgeleverd, dat bijv. blikken van 1894 beplakt werden met het etiquet 1898.

Ik geef toe dat de zaak zoo ongelooflijk klinkt, dat men bij het hooren er van niet anders kan doen dan grimlachen, denkende: dat zal wel niet waar zijn; dat is zeker weer zoo'n booze verdachtmaking.

Maar hoe denkt de Minister dan over deze omstandigheid, die mij — ik herhaal het — ook weer is medegedeeld: in het magazijn der Rijkswerf te Willemsoord zouden blikken gedroogde aardappelen en uien aanwezig zijn voorzien van een etiquet met den datum December 1903; dat zijn dus aardappelen, die nog gepoot moeten worden en uien, die nog groeien moeten; mocht het waar zijn, dan zou dit een poging zijn om de blikken van zeer jongen datum te doen schijnen, welken men in dit geval al te jong gemaakt zou hebben.

Volgens kolonel VAN ROSSUM is het voedsel door het Depar-

tement verstrekt, steeds goed, maar wordt het niet altijd goed toebereid wegens gebrek aan ruimte in de kombuizen. Men beroept zich daarbij op de hooge eischen, die aan den dienst gesteld moeten worden, die zooveel ruimte eischt voor allerlei instrumenten en machines; men beroept zich alzoo op de onmacht.

Nu komt het mij voor, dat onmacht hier niet kan gelden. Zoo lang het achteruit, het verblijf der heeren officieren, zoo onevenredig groot gemaakt wordt en het grootste deel der bemanning moet samenhokken in het kleinste deel van het schip, kan men niet zeggen dat de machines te weinig ruimte voor de kombuizen overlaten. Laat men de verdeeling tusschen vóór- en achteruit billijker maken, dan zal er ook ruimte in de kombuis komen, en het eten behoorlijk toebereid kunnen worden.

Gelukkig is de Minister thans doende met de voedingsquaestie — het werd tijd.

De Minister van Koloniën is zoo welwillend geweest bij de behandeling van de Indische marinebegrooting op mijn verzoek een onderzoek toe te zeggen aangaande deze quaestie. Deze Minister heeft dit voorbeeld gevolgd; binnenkort zullen wij daarover dus een rapport kunnen ontvangen. Ik voegde daarbij dit verzoek: zou de Minister daarbij geen gebruik willen maken van de organisatie van het mindere marine-personeel, die in de voedingsquaestie de meest belanghebbenden zijn en in de eerste plaats kunnen oordeelen — althans over den smaak — en over vrij wat meer. Toen is geantwoord, dat eerst zijn collega van Marine daarover gehoord moest worden en nu blijkt het, dat deze waarschijnlijk afwijzend heeft geadviseerd, zoodat dezelfde commandanten en officieren die duizend en een klachten hebben verwaarloosd, rapport zullen hebben uit te brengen over die voedingszaak en die niet anders zullen kunnen adviseeren dan dat het voedsel zeer voldoende is. Waarom den matrozenbond voorbijgegaan ten opzichte van een zaak die hem eigenaardig aangaat en die daarover de meest nauwkeurige opgaven kan geven en ook gegeven heeft, door menu's op te maken die rekening houden met de eischen van de schatkist, de voedingswaarde en den smaak der schepelingen, met het resultaat, dat die kunnen verstrekt worden, zonder sterk af te wijken van de bestaande menu's.

De Bond van Nederlandsche marinematrozen heeft nu, ongevraagd, deze menu's aangeboden aan de door den Minister gekozen voedingscommissie. Doch wat is geschied?

Het request, bevattende de menu s, is ongeopend aan het hoofdbestuur teruggezonden, ik vrees, niet zonder medeweten van den Minister. Dit zal waarschijnlijk beschouwd moeten worden als een nieuw tuchtmiddel om den bond te laten voelen: wij hebben niets met u te maken.

Dat kan als tuchtmiddel misschien op zijn plaats zijn, maar niet gunstig werken voor de zaak die men wil behartigen, het vinden eener goede oplossing van de voedingsquaestie, een voor de schepelingen zeer belangrijk vraagstuk.

Dan valt er ook nog wel wat te zeggen over gebrek aan comfort aan boord. Men verschuilt zich hier achter het argument, dat men aan boord moet roeien met de riemen die men heeft, omdat er ruimtegebrek is, maar dan vraag ik, waarom die ruimte tusschen état major en matrozen niet billijker wordt verdeeld.

De behuizing moge goed geweest zijn 10, 20 jaren geleden, maar naarmate de moraliteit der matrozen gestegen is, behooren ook nu de eischen hooger gesteld te worden. Hoe staat het met hygiëne-maatregelen? Geen badgelegenheid voor matrozen, wel voor officieren. Waarom niet, zij 't een badkamer, ook voor minderen? Wat wordt er gedaan tot bevordering van het familieleven der minderen? Ik heb aan den Helder gezien, dat op de „Evertsen", de „Kortenaer" en de „Bellona", des Zondags het ruim stikvol ligt met menschen, die uit verveling niet beter weten te doen dan te gaan slapen, om zoo den kostelijken tijd door te brengen, in plaats van naar den wal te gaan en familie te bezoeken. Waarom moeten al die menschen aan boord blijven, terwijl de dienst er slechts een paar vordert?

De zorg voor de correspondentie van de schepelingen laat ook zeer veel te wenschen over. De Minister schudt ontkennend het hoofd. Ik heb hier het bewijs van de weinige zorg voor de correspondentie van de minderen. Er is een brief verzonden uit Groningen voor den matroos 1ste klasse J. H. STEVENS. Toen deze brief aan boord kwam was de man vertrokken naar het wachtschip te Amsterdam. Die brief is daar aangekomen, maar eenige dagen later is die brief door een ander, wiens naam bekend is, gevonden in twee deelen gescheurd in het vuilnisvat dat op het vlot staat bij het wachtschip te Amsterdam. Dit zal wel niet waar zijn, want de Minister schudt van neen en schijnt het niet ernstig te vinden, maar ik vind het wel ernstig en meen dat het niet te pas komt. Ik voeg er aanstonds bij, dat die zaak onderzocht is. Als eenig resultaat van dat onderzoek werd verklaard, dat voor den bedoelden schepeling geen brieven aan boord van het wachtschip ontvangen waren; toch zal die brief wel niet op eigen beweging van het postkantoor naar het wachtschip, en van daar in het vuilnisvat zijn verzeild. Nu heb ik den Minister gevraagd, of het niet mogelijk zou zijn een instructie vast te stellen voor de facteurs.

De Minister antwoordt daarop: dit is absoluut niet noodig, die facteursdienst is een dienstverrichting als elke andere. Maar zegt de Minister: dat van alle dienstverrichtingen, die bij de marine voorkomen?

In het algemeen heeft men in het militaire leven een vloed van instructiën voor alle mogelijke en onmogelijke zaken en waarom moet dan de facteursdienst uitgezonderd worden?

Het komt mij voor, dat het noodzakelijk is dat de facteurs doordrongen worden van de groote verantwoordelijkheid die zij dragen, waarom aan hen wordt toevertrouwd de correspondentie van de minderen aan boord van de schepen.

Ik hoop nog dat de Minister genegen zal zijn om deze klacht te beschouwen als een klacht, die bij zijn Departement is ingekomen en daaromtrent maatregelen zal willen nemen.

Maar met die verschillende zaken is het ergste niet genoemd, is niet genoemd de voornaamste oorzaak, waardoor de groote ontevredenheid aan boord ontstaat. Ik wil wel toegeven, dat alles hetgeen ik noemde kleinigheden zijn. Er is echter één zaak die al onze overweging verdient, dat is de algemeene behandeling aan boord door de superieuren en de gebrekkige rechtspositie van den mindere aan boord.

Ik las dezer dagen in de „Nieuwe Rotterdamsche Courant" in een ingezonden stuk een dagorder van den chef van het wapen der infanterie VAN DER WIJCK, zooals die opgenomen is in de „Locomotief" van 7 Mei. waarin die chef zijn officieren aanspoort om toch niet voortdurend aanwezig te zijn bij alle oefeningen die geleid worden door de onder hen staanden; immers door die tegenwoordigheid verliezen de bevelvoerenden alle zelfstandigheid, en ontaardt de dienst in een werktuigelijk uitvoeren van gegeven bevelen.

De inzender voegt er bij dat zijns inziens een dergelijke order ook in Nederland goede diensten zou bewijzen, en spreekt naar aanleiding daarvan over „de zucht van hoogerhand alles voor te schrijven, zich met de nietigste détails in te laten", waardoor de officieren in een keurslijf worden gedrongen, dat elke vrije ontwikkeling onmogelijk maakt.

Ik geloof, dat de fout waarop in dat ingezonden stuk wordt gewezen, niet alleen ten opzichte van de officieren wordt begaan, maar ook ten opzichte van de minderen, dat men werkelijk die minderen beschouwt als groote kinderen, die voortdurend aan den leiband moeten loopen, die men voortdurend moet bewaken en in het spoor houden door duizend en een instructiën, en het is mijn vaste overtuiging, dat hoe meer bepalingen men maakt, hoe meer overtredingen men krijgt en dat, als er voorschriften worden gemaakt, die niet absoluut onmisbaar zijn voor den goeden gang van zaken, men gevaar loopt tal van straffen te zien uitdeelen, die vermeden hadden kunnen worden.

De Minister heeft als onbetrouwbaar afgewezen een lijstje van straffen, aan boord van de „Gelderland" in 1902, dat ik had medegedeeld, met het verzoek dit te willen corrigeeren.

De Minister heeft daarbij in zoover gelijk, dat dit lijstje niet betrouwbaar kon zijn, want degenen die het mij verstrekt hebben, hebben die straffen niet kunnen overnemen uit de officieele rapporten en pas later zullen wij van den Minister de opgaaf krijgen van de straffen die in 1902 zijn uitgedeeld aan boord van de „Gelderland". Ik spits er mij al op om daaruit te zien of er al eenige beterschap is ingetreden. Maar wij verkeeren nu in het gelukkige geval, dat de Minister KRUYS op 17 Maart 1902 een brief heeft gezonden aan den voorzitter van deze Kamer, waarin een correctie voorkomt van de opgaaf vroeger

door mij gegeven van de straffen, opgelegd in Augustus 1901 aan boord van hetzelfde schip de „Gelderland".

Die opgave is dus officieel, en daar zien wij dat de equipage van de „Gelderland", bestaande uit 300 koppen, in één maand is gestraft met 132 straffen, zijnde 460 dagen strafdienst, 70 dagen provoost-arrest, 65 dagen scheepsarrest en 3 maanden strafklasse, dus totaal 685 dagen straf, uitgedeeld in één maand aan een bemanning van 300 koppen. En nu vraag ik toch in gemoede, of niet uit een dergelijke opgaaf blijkt, dat werkelijk zeer veel en te veel wordt gestraft.

De Minister kan nu hierop antwoorden met een verwijzing naar den geest aan boord van het schip, die dit noodzakelijk zou maken, maar dan vraag ik: waar komt die geest van daan? Daar moet een oorzaak voor zijn en die oorzaak is er, zij ligt in de verschillende dingen die ik heb medegedeeld, in de behandeling aan boord en in de rechtspositie van de schepelingen.

Nu is het eigenaardige hierbij, dat men al die straffen niet kan controleeren, niet alleen omdat men er niet bij tegenwoordig is en dus de omstandigheden niet precies kan nagaan, maar bovendien, omdat uit de gegeven mutatie niet kan blijken of zij werkelijk rechtvaardig zijn opgelegd.

Op welken grond toch berust het meerendeel dier straffen? Op het bekende art. 28 van het Reglement op de krijgstucht, dat luidt:

„Buiten en behalve de hiervoren opgenoemde overtredingen tegen de krijgstucht of discipline behooren nog hiertoe en moeten als zoodanig gestraft worden. . . . .

alle zoodanige handelingen en gedragingen, welke met de instandhouding van eene goede discipline of krijgstucht in den dienst ter zee onbestaanbaar zijn".

Ziedaar, een vrijbrief voor de grootst mogelijke willekeur van den eersten den besten commandant, die hier gemaakt wordt strafwetgever en strafrechter te gelijk. Hij executeert niet alleen de straffen, die gesteld zijn op bepaald omschreven feiten in het reglement genoemd, maar hem staat volkomen vrij om uit te maken welke handelingen in strijd zijn met de instandhouding van een goede krijgstucht en daarna straf op te leggen voor die handelingen en haar te executeeren.

Het komt mij voor, dat dit hoogst gevaarlijk is.

Het zou mij hartelijk verheugd hebben, indien wij door de invoering van de nieuwe Wet op de krijgstucht van die willekeurige bepaling bevrijd waren.

Maar helaas! art. 2 van het nieuwe wetboek luidt: Krijgstuchtelijke vergrijpen zijn: 1°. alle niet in eenige strafwet omschreven feiten onbestaanbaar met de militaire tucht of orde. Met andere woorden precies hetzelfde. Men kan zich voortaan altijd beroepen op art. 2 van het Wetboek van Krijgstucht, waar men zich vroeger beriep op art. 28 van het Reglement van Krijgstucht. En ik vrees zeer dat de commentaar door dezen Minister op art. 28 geleverd, juist geen aanleiding zal zijn voor

de commandanten om voorzichtig te zijn. Want wat lezen wij op bladz. 9 van de Memorie van Toelichting? „Wordt openlijk over de handelingen van een meerdere geoordeeld in *goed-* of afkeurenden zin, dan stelt hij die oordeelt zich bloot aan toepassing van art. 28 van het Reglement van Krijgstucht". Let wel, niet alleen hij die het waagt een afkeurend oordeel uit te spreken, ook hij die zich verstout een goedkeurend oordeel te vellen over zijn superieuren is strafbaar.

Ik kan mij het geval denken van een jong lichtmatroos, die over zijn eerste reis naar Indië bijv. vol verrukking schrijft naar een blaadje van de plaats zijner inwoning; hij roemt daarin de behandeling aan boord, van superieuren ondervonden, het lekker eten, de velerlei ontspanning enz., en terstond is Minister ELLIS er bij en zegt: gij hebt u een goedkeurend oordeel veroorloofd over uw superieuren, en zijt dus strafbaar volgens art. 28 van Reglement op de krijgstucht, en gij gaat dus den bak in. Ik vraag — om een uitdrukking aan het zeewezen te ontleenen — of dit nu niet de spuigaten uitloopt.

Gelukkig dat deze Minister in zijn opvatting omtrent een goede krijgstucht niet door iedereen wordt gevolgd.

De meer genoemde kolonel VAN ROSSUM heeft in het Tijdschrift voor strafrecht, tweede aflevering van dit jaar, een artikel over de krijgstucht geschreven, waaruit niet alleen blijkt van zijn groote liefde voor den militairen dienst, maar tevens ook van een groote mate van menschenkennis. Daarin schrijft deze kolonel, dat over het algemeen critiek op de daden van superieuren geacht wordt te zijn in strijd met een goede krijgstucht.

Nu geeft hij toe dat critiek op een order vóór dat deze is uitgevoerd of tijdens de uitvoering, niet kan worden toegelaten, maar „later of wanneer de uitvoering van gegeven bevelen daaronder niet lijden kan, is tegen het uitspreken van een oordeel omtrent zaken geen enkel bezwaar; integendeel, critiek is daar zeer gewenscht" en, zoo schrijft hij elders: „door te decreteeren dat de krijgstucht niet gedoogt dat maatregelen, door de militaire overheid genomen, orders door de meerderen gegeven, beoordeeld worden door de ondergeschikten, alzoo niet te veroorloven, dat wordt besproken wat hierin nuttig en goed is, wat wijziging behoeft, wat nadeelige gevolgen zal hebben, sluit men immers de critiek feitelijk uit. De critiek ten minste van de meest bevoegden, van hen die door vertrouwdheid met de toestanden, door kennis van alle omstandigheden, het best in de gelegenheid zijn tot oordeelen, en alzoo tot het uitoefenen van een heilzame critiek. En zij die gelooven dat critiek achterwege blijft, zoolang die zich niet uit op zoodanige wijze dat de meerdere haar verneemt, bedriegen zich deerlijk. Zij doen als de struisvogel of kennen de menschen niet. Critiek heeft toch plaats en wel een critiek van het minste allooi.

„In mopperen en mokken uit zij zich, zij sticht ontevredenheid, doet geen nut. Zij is bovendien dikwijls zeer onbillijk,

onwaar, juist omdat de criticus geen weerlegging heeft te vreezen, niet genoodzaakt zal wezen zijn meening te verdedigen. Dit is zeker de slechtste wijze van critiseeren, die het meest oppervlakkig is, het meest schade doet aan de discipline, het gezag ondermijnt."

Hier is dus een man, wiens woord mag medetellen, die ons zegt, dat critiek geleverd door minderen op de bevelen en gedragingen van meerderen niet anders dan heilzaam werken kan. Maar blijkens hetgeen deze Minister daarover geschreven heeft, is hij het met die uitspraak niet eens. De Minister knikt ja; dan begrijp ik van de zaak niets meer, en het zal mij dan aangenaam zijn daaromtrent nadere inlichtingen van den Minister te ontvangen, vooral in verband met de straffen opgelegd aan de hoofdbestuurders van den Marine-matrozenbond, die juist gestraft zijn, omdat zij voortdurend critiek toelieten in hun orgaan. En waarom werd dan de bottelier WILLEMSEN, die het verhaal deed van het verdrinken van den stoker CORNELISSEN, gestraft met drie dagen provoost? Ik heb het verhaal hier bij mij, dat ik ter besparing van tijd niet zal voorlezen, maar waarin geen enkele oneerbiedige uitlating voorkomt aan het adres van eenigen superieur. Het verhaal staat in „Het Anker" van 6 September 1902. Het geval, dat ruimschoots aanleiding geeft tot bittere critiek, deed zich aldus voor:

De „Holland" lag te Christiania. Langszij lag de prauw, die geladen moest worden met asch. Toen de prauw geladen was, werd er een sleepbootje vóórgezet om de prauw naar land te brengen. Een aantal stokers werd gekommandeerd om mede te gaan, maar reeds vóór het verlaten van het schip stond veel water in de prauw en werd een van de stokers gewaarschuwd door het volk aan boord met de woorden: pas op, spring nog gauw over op de sleepboot, want de prauw zinkt weg.

Een van de onderofficieren gelastte nog een puts te halen om het water uit te scheppen, maar er kwam order van den commandant, dat de prauw onmiddellijk weg moest. Er werd geen gelegenheid gegeven om het water uit de prauw te verwijderen. Even later is de prauw gezonken, waarbij verdronken is de stoker 1e klasse CORNELISSEN, die, helaas, niet zwemmen kon. Hier is een menschenleven gemoeid geweest met de behandeling die men gewend is de minderen te doen ondergaan, en wie niet kalm van aard is, kan hier spreken van een slachtoffer van het menschenmoordend militarisme.

Maar dergelijke sterke uitdrukkingen zijn door den bottelier WILLEMSEN niet gebruikt. Hij heeft CORNELISSEN alleen genoemd „een slachtoffer van zijn plicht". Het stuk is gesteld in de meest eenvoudige bewoordingen, hoewel critiek tusschen de regels door te lezen is. En daarvoor is hij nu gestraft met drie dagen provoost.

Nu kan men vragen: is de man gestraft eenvoudig omdat hij critiek geoefend heeft? De Minister schudt van neen. Is hij gestraft, omdat de critiek oneerbiedig was? Zoo ja, dan zal

de Minister mij genoegen doen mij dit oneerbiedige uit de stukken aan te wijzen.

Of is de man gestraft omdat de critiek onjuist was? Maar onjuiste critiek is toch niet krijgstuchtelijk strafbaar. Bovendien is het zeer de vraag of de critiek onjuist was. De Minister zegt in de gewisselde stukken:

„Bij het verlaten van het schip stond er een weinig water in van regenbuien, welke in den verloopen nacht gevallen waren en van golfslag van voorbijvarende bootjes tijdens het laden van asch en sintels langszijde van de „Holland". De prauw lag toen recht met eene uitwatering van ongeveer een halven meter."

Hoe zou dat kunnen? Is het niet zonderling dat een prauw, met een uitwatering van een halven meter, water overkrijgt van voorbijvarende bootjes? Misschien was de juiste reden wat de Minister iets verder zegt:

„Onderweg heeft zij water gemaakt, misschien, ofschoon in geen geval van beteekenis, door naden in het vrije boord, zeer zeker door overkomende zeetjes."

Alle opvarenden die voor de commissie te Christiania zijn geweest hebben verklaard, dat er *groote* naden waren en bij iederen schroefslag van het sleepbootje het water door de naden drong, zoodat de prauw zinken moest.

Indien dit waar is, is de commandant van de „Holland" niet vrij van de verdenking dat hij roekeloos is omgegaan met het leven van de schepelingen die aan zijn hoede waren toevertrouwd. Men wist onder de superieuren, dat de prauw niet zeewaardig was en heeft haar toch laten vertrekken. Het komt mij voor, dat de Minister zich niet kan nederleggen bij het politierapport van Christiania of de verklaring van den landsadvocaat, dat de zaak feitelijk en juridisch te zwak stond om tot vervolging over te gaan. Het kan zijn dat de reeder van de sleepboot schuld had; men klage hem dan aan. Doch wat ons hier bij de behandeling dezer Marinebegrooting het meest interesseert, is te weten in hoever de commandant van de „Holland" schuld had.

Over de *wijze* van straffen is in het Voorloopig Verslag gesproken; de Minister verklaart, dat hem daaromtrent niets bekend is. Ik zal nu verhalen wat in Juni 1902 aan boord van de „Noordbrabant" heeft plaats gehad, onder reserve echter, want ik ben er niet bijgeweest en tegenwoordig moet men zeer voorzichtig zijn met het mededeelen van feiten.

Twee jongens op de „Noordbrabant" waren gestraft met eenige dagen provoost en gingen daar zingen en fluiten, niet uit vroolijkheid, maar uit balsturigheid. Zij werden gewaarschuwd om het niet te doen, maar gingen er toch mede door en toen moest er een maatregel worden genomen, hierin bestaande, dat zij gebracht werden in een ruim, dat in lang niet was gelucht, waar resten van scheepstouw en andere zaken lagen, en de atmosfeer zoo bedorven was, dat een van de jongens ging braken.

Zij waren bovendien in boeien gesloten, en niettegenstaande de jongen klaagde en jammerde om verlost te worden van zijn eigen vuil, heeft men hem er 24 uren gelaten en toen pas het vuil weggeruimd. De Minister schudt van neen; het zal mij zeer aangenaam wezen officieele tegenspraak te vernemen. Acht dagen later werd de jongen ontslagen. Men zou nu zeggen dat hij zijn straf had uitgediend, maar hij werd nu weer op de parade voor den commandant gebracht en gestraft voor het fluiten in de cel.

Natuurlijk juridisch juist, want het opsluiten in het vooronder was slechts een *maatregel* geweest, geen *straf*. Thans werden zij gestraft voor het zingen en fluiten en andermaal kreeg de een 8 en de ander 14 dagen provoost.

Meent men nu, dat die straf werd doorgebracht in de cel, dan vergist men zich weer. Er was geen plaats. En in plaats van nu te laten wachten dat er ruimte was in de cel, maakte de commandant gebruik van zijn bevoegdheid en liet de jongens wederom brengen in het stinkende ruim, waar zij reeds eenmaal waren geweest.

Ik vraag: is dit humaan, daargelaten nu, dat het juridisch juist is, en moet niet de toepassing van de straf op deze wijze noodzakelijker wijze verbittering kweeken onder de mannen in wier midden dergelijke zaken gebeuren?

Nog een ander geval. In het Reglement op de krijgstucht wordt gezegd, dat provooststraf hoogstens 14 dagen mag duren. Ik heb hier een geval van den ontslagen hoofdbestuurder DE HOLLANDER, die 22 dagen provoost heeft gehad, zonder tusschenpoos. Misschien wil de Minister ook dat onderzoeken.

Een ander geval is dat van den matroos PIETERS, die 36 dagen provoost heeft gehad, met nà den 22sten dag één dag vrij. Het komt mij voor, dat dit in strijd is met het desbetreffend artikel van het Reglement op de krijgstucht.

Over straffen nog een andere zaak en dan stap ik van dat onderwerp af. Indien straffen, hoe gestreng ook, den indruk maken van rechtvaardig te zijn, kan men zich er bij neerleggen, maar wanneer men bemerkt, dat de gestrengheid, waarmede de straffen worden toegepast op de minderen, omslaat in vergoelijking, wanneer het meerderen betreft, dan vraag ik of niet moet worden gesproken van klassejustitie?

Ik denk hierbij aan het geval van den luitenant TUCKERMANN, reeds vroeger door mij vermeld, die, toen bij gelegenheid van den verjaardag der Koningin het „Wilhelmus" werd gezongen, een matroos, die zijn pet niet afnam, dezen de pet van het hoofd sloeg. Dit is de officieele lezing.

Mijn beschuldiging was anders. Ik had gehoord, dat die matroos een klap in zijn gezicht had gekregen, maar de Minister zeide: hem werd de pet van het hoofd geslagen. Ik heb mij daarbij aanstonds neergelegd, omdat het niets helpt tegen officieele stukken te praten.

Deze luitenant TUCKERMANN nu heeft gehandeld in strijd

met de krijgstucht, immers, zoo leest men in het Reglement van krijgstucht: Aan overtredingen tegen de krijgstucht maken zich schuldig: al wie in hoogeren rang gesteld zijnde, zich eenige feitelijkheden of honende uitdrukkingen tegen zijn ondergeschikten veroorlooft enz.

Om nu heel zeker te zijn, dat men hier met een feitelijkheid te doen had, heb ik eens opgeslagen, wat daaromtrent in de Memorie van Toelichting op het nieuwe wetboek van Militair Strafrecht te lezen staat.

Ik vond daar: art. 95. „Het artikel is noodzakelijk, opdat ook die feitelijkheden, die niet als mishandeling of als feitelijke insubordinatie zijn te qualificeeren, behoorlijk kunnen worden gestraft. Men denke bij voorbeeld aan het bespuwen, *het afslaan van het hoofddeksel* en dergelijke tegen den meerdere gepleegde feiten."

Moet dit feit gepleegd tegen een mindere nu niet gestraft worden?

De Minister redt zich er bedroevend uit, door te zeggen, dat men bij de beoordeeling of een feit strafbaar is of niet, niet alleen te rade moet gaan met het feit zelf, maar met de omstandigheden waaronder het is gebeurd.

Op die wijze kan men alles goedpraten. Het feit zelf is strafbaar, maar de omstandigheden, waaronder het heeft plaats gehad, maken, dat het niet strafbaar is. Zoo zet ge uw eigen wetboeken van militair strafrecht en krijgstucht geheel op zijde. Dat is niets anders dan klassejustitie.

Ziedaar eenige staaltjes van de behandeling aan boord, welke staaltjes zouden zijn aan te vullen *ad infinitum*, indien de Kamer tijd en lust had ze aan te hooren. En nog begrijpt de Minister niet waarom op meer humane behandeling wordt aangedrongen.

Het oordeel van kolonel VAN ROSSUM wordt merkwaardigerwijze aangevuld door een andere uitspraak. Ik heb hierbij het oog op een discussie, welke plaats had in de Vereeniging voor marinebelangen. ik vermoed te Hellevoetsluis. Daar is, blijkens het „Marineblad" van 20 Juni 1902, aan de orde geweest: de opleiding tot zeeofficier. Toen heeft de inleider de opleiding tot zeeofficier aan het instituut te Willemsoord aan zeer strenge critiek onderworpen en daaruit het feit verklaard, dat de meerderen tegenover de minderen vaak zoo hard zijn.

Ik laat hier eenige aanhalingen volgen.

„De inleider: Uitgaande van de op onze eerste bijeenkomst verkondigde en door niemand weersproken stelling, dat het gemis van vertrouwen tusschen officieren en minderen wederzijds, althans ten deele, te wijten is aan ons officieren, zullen wij bij het zoeken naar verbetering in de eerste plaats het oog moeten richten op de opleiding tot zeeofficier."

Verder: „Tot de voornaamste gebreken behoort m. i. het feit, dat zelden of nooit een adelborst, wien de noodige lust en aanleg voor de betrekking van zeeofficier ontbreekt, van het instituut verwijderd wordt."

Verder zegt hij omtrent het instituut: „Om niet al te veel tijd in beslag te nemen, zal ik over dit punt niet verder uitweiden en alleen nog eenige woorden zeggen over de opvoeding, uitsluitend door straffen.

„Een paar jaar geleden stelde ik aan een officier, die zich nogal ingenomen toonde met het instituut-régime, een tweetal vragen, n.l.:

„1º. Indien eens iemand bij je kwam met de mededeeling, dat hem opgedragen was een dienstregeling te ontwerpen voor een opvoedingsgesticht voor onhandelbare jongens, en je om raad vroeg, zou je hem dan een beter antwoord kunnen geven dan: „Kijk naar het instituut en richt het zoo in?"

„2º. Indien een commandant van het instituut eens geen hart had voor de goede zaak, maar zich er slechts om bekommerde, hoe hij zijn baantje met de minste beslommeringen zou kunnen opvatten, zou hij dan, wat het al of niet opleggen van straffen betreft, iets anders kunnen doen dan wat thans gebeurt, dit is elk vergrijp of nalatigheid, hoe gering ook, straffen?

„Op beide mijne vragen kreeg ik een bevestigend antwoord. Het stelsel van straffen, dat gevolgd wordt, is niets anders dan een vervolg op het bekende medische alphabet. Geldt daar:

K. koorts kinine enz., zoo luidt het hier:

B. braaf belooning.

S. stout straffen."

„Daarna heet het: „Het aantal gestraften is daar altijd zoo groot, dat het niets bijzonders is er toe te behooren; dat men er zich niet voor schaamt, maar er zich veeleer op beroemt; dat men er door niet verbetert, maar verbittert, en dat totale ongevoeligheid voor disciplinaire straffen, waarvoor een matroos wordt weggejaagd, op het instituut een gewoon verschijnsel is.

„Niet alleen heeft dit op onzen gemoedstoestand tijdens ons verblijf op het instituut een uiterst nadeeligen invloed, maar wij worden er door verhard. Wij leggen ons later veel te gelaten neer bij toestanden aan boord, die anders tot ons gemoed zouden spreken, en dit gaat zelfs zoo ver, dat het ons opvalt, als er eens een dag niets voor parade is."

Deze inleiding is aangehoord met groote sympathie, zooals hier staat, en door niemand weêrgesproken. Dat is geschied in een vergadering van marine-officieren. En wat het nog meer waarde geeft, het verslag is bij ongeluk in het „Marineblad" gekomen, want de redactie heeft twee maanden later excuses aangeboden, dat het verslag bij vergissing was opgenomen, hoewel het niet voor publiciteit bestemd was. Men had meenen te spreken in besloten intiemen kring, waar men zich vrij kon uitlaten, en niet bang behoefde te zijn voor het oor der buitenwereld, dus niets behoefde te verbergen. Daardoor krijgt dat verslag natuurlijk nog meer waarde dan het anders zou hebben. Mij dunkt, als de slechte behandeling aan boord door de officieren zelf erkend wordt, behoef ik geen verder bewijs meer bij te brengen.

Maar, zal men zeggen, de menschen hebben toch het middel

van beklag. Zeker, dat hebben zij: zij hebben den zoogenaamden hiërarchischen weg.

Bij de behandeling van de laatste Indische marinebegrooting is echter gebleken, dat de duizenden reclames over de voeding langs dien hiërarchischen weg nooit het Departement van Marine hebben bereikt. Dat is nog al van beteekenis. In een brief van den Minister van Marine, voorgelezen door den Minister van Koloniën, komt dit voor: „Ten aanzien van de voeding der Europeesche schepelingen wordt opgemerkt, dat, met uitzondering van een request dd. 18 Mei 1900 door eenige schepelingen van de Java-divisie, rechtstreeks aan mij — den Minister van Marine — gericht, bij dit Departement nimmer eenige klacht over de voeding der Europeesche schepelingen in Oost-Indië is ingekomen." En dit niettegenstaande duizenden klachten zijn ingebracht! Wat is er dan wel gebeurd? Ze zijn gekomen ter oore van den commandant, die het er bij liet zitten; het is zijn zaak of hij er iets aan doen wil of niet. In de meeste gevallen kan hij er niets aan doen, waar het 't gevolg is van de slechte inrichting der kombuizen. Maar zij hebben aan de zaak ook nooit eenig gevolg gegeven, door er over te schrijven aan het Departement in den Haag. Had men er wel gevolg aan gegeven, de stroom van reclames over de voeding zou hebben opgehouden.

Een merkwaardig staaltje van de behandeling van zoo'n reclame is het geval van 13 Mei 1902 aan boord van de „Nias", voor anker te Soerabaja. Daar werd gereclameerd over harde en aangebrande bruine boonen. Deze reclame werd ingebracht door het personeel en door de twee koks, die zelf verklaarden er geen verstand van te hebben. Ik heb de onderteekende verklaringen hier vóór mij. Die reclame werd ingediend langs den hiërarchischen weg; men kreeg geen antwoord; men ging vragen, men vroeg nog eens. Eindelijk kwam er antwoord van den commandant: dat het eten wel niet goed was geweest, maar zeer goed voor de consumtie. Ra, ra, wat is dat? De reclame had dus niets uitgewerkt. Daarop heeft een van de schepelingen een reclame opgesteld aan den commandant van de zeemacht, hetgeen eerst door den commandant van de „Nias" werd tegengewerkt. Maar welk antwoord kreeg hij? Dat slecht eten in elk huishouden wel eens voorkwam en dat het verzoek ongepast was. De reclamant werd gestraft met 5 × 24 uren provoost. Er blijkt dus, dat het eten niet goed was, maar wegens het reclameeren kreeg hij 5 × 24 uren provoostarrest! En dan wil men nog, dat altijd de hiërarchische weg zal gevolgd worden!

Door zulke ervaringen moeten de mannen er toe komen dien weg te verlaten; dit doen zij dan ook en, het blijkt, met goed gevolg. Althans de klacht der schepelingen dd. 18 Mei 1900, tijdens Minister Röell, rechtstreeks aan het Departement ingediend, heeft iets meer gevolg gehad. Er is toen een zeer nauwkeurig onderzoek ingesteld, maar alleen weer bij de commandanten, die al die vroegere reclames hadden afgewezen. Het antwoord was: eensdeels overdreven, anderdeels ongegrond.

Op die uitdrukking schijnt men aan Marine geabonneerd te zijn. Intusschen was uit noodzaak opgericht de Bond van Nederlandsche marinematrozen, die zich op het standpunt stelde dat de hiërarchische weg moest blijven gevolgd worden voor alle particuliere aangelegenheden, maar dat voor gezamenlijke belangen een gezamenlijk optreden noodig was. Toen is de bond begonnen met op de meest eerbiedige wijze verzoekschriften in te dienen, maar deze zijn òf totaal onbeantwoord gebleven, òf men kreeg nul op het request, òf men werd gestraft wegens de indiening. En nu heeft men hier in de Kamer wel eens geklaagd, dat men den tijd van de Kamer niet gebruiken moest, om al die kleine grieven van het mindere marinepersoneel ter sprake te brengen en dat men beter deed dit achterwege te laten. Juist het feit, dat de Bond van matrozen, die daartoe aangewezen is, geen gehoor heeft gekregen, heeft het noodzakelijk gemaakt, dat hier in deze Kamer iemand zich die zaak heeft aangetrokken en de spreekbuis is geworden voor die menschen. Men had dat kunnen voorkomen — ook ik vind het spreken over die kleinigheden niet aangenaam — door niet op zoo hooghartige wijze te veronachtzamen de klachten der minderen.

Nu zegt de Minister wel, dat, wanneer de bond maar geholpen had om de krijgstucht te handhaven, hij wel meer gehoor had gekregen, maar de bond heeft jarenlang zeer eerbiedig gerequestreerd, zóóeerbiedig, dat op de jaarvergaderingen al heel spoedig een zekere aandrang door de leden werd uitgeoefend, om nu maar eens uit te scheiden met dat eerbiedig verzoeken, omdat daaraan toch geen gevolg werd gegeven en wat krachtiger op te treden en aan de autoriteiten te laten zien, dat men er was. Toen hebben dat gesmade hoofdbestuur en die gesmade administrateur weten tegen te houden, dat dat gebeurde; zij hebben gezegd: neen, wij kunnen als militaire vakvereeniging niets anders doen dan blijven verzoeken op de meest eerbiedige wijze, hopende dat wij eindelijk eens gehoor zullen krijgen. Maar toen er weder een jaar was verloopen en nog een, toen is men moeten zwichten voor den aandrang der leden om een anderen weg in te slaan.

Nu zegt de Minister, dat wanneer men meer rekening had willen houden met de krijgstucht, men ook meer gehoor zou hebben erlangd. Dat stemt niet overeen met andere feiten, ons van elders bekend, namelijk met het door den eersten spreker reeds gememoreerde geval van de anti-alcohol-vereeniging bij de zeemacht te Soerabaja, waarbij de voorzitter werd gestraft wegens het inzenden van een zeer eerbiedig verzoekschrift, waarin werd gevraagd in de cantine te Soerabaja wat meer alcoholvrije dranken verkrijgbaar te stellen, een biljard te plaatsen en voor de bibliotheek eenige tijdschriften en illustraties aan te schaffen.

Wat zegt nu de Minister? Wellicht is het niet van zijn hand, maar heeft een zijner ambtenaren het geschreven. Vooreerst had men geen rechtspersoonlijkheid en bovendien wist men

dat men voor persoonlijke belangen en grieven een anderen weg moest inslaan. Waren dat *persoonlijke* grieven en belangen? De voorzitter dier vereeniging vraagt namens deze om eenige kleine wijzigingen en verbeteringen aan te brengen? Neen, Mijnheer de Voorzitter, men heeft een smoesje gebruikt om goed te praten wat men tegen die vereeniging heeft misdreven.

Een feit van ernstiger karakter, dat aantoont, dat het niet de anti-militaristische geest van den Bond is, die de scherpe houding tegenover deze veroorzaakt, is het volgende: Dezer dagen is aan boord van het schip „Isala", het rivierschip, dat tusschen Nijmegen en Arnhem vaart, gezonden het eerste nummer van het blad „De Fakkel", het orgaan van den Bond van stokers „Goedgeluk"; dat pakket is ongeopend geweigerd en aan de administratie te den Helder teruggezonden. Het was het eerste nummer van dat blad en derhalve kon men nog niet spreken van een anti-militaristisch karakter; bovendien staat er geen enkele letter in, waaruit oneerbiedigheid jegens het gezag kan worden geput. Men heeft niet eens de moeite genomen dat nummer te lezen; men heeft het ongeopend teruggezonden.

Daar blijkt uit dat, of men voor of tegen de krijgstucht is, dit ten opzichte van de behandeling geen verschil maakt.

Welnu, nadat al dat requestreeren niet had geholpen is de matrozenbond meer agressief opgetreden. Vooral is dat tot uiting gekomen in „Het Anker", het vroegere orgaan van den bond, waartegen door dezen Minister zulk een felle strijd is aangebonden. Eerst is men begonnen met de inzenders te straffen. Daarbij ontstaat een conflict tusschen het grondwettig recht van vrijheid van drukpers en het Reglement van krijgstucht.

De Grondwet waarborgt vrijheid van drukpers, behoudens ieders verantwoordelijkheid voor *de wet*. Maar hier komt men niet in strijd met de wet. Er is zelfs geen enkel artikel in het Wetboek van Militair Strafrecht dat verbiedt critiek te oefenen op daden van superieuren, maar men komt hier in conflict met het Reglement op de krijgstucht en wel alleen met het alleenzaligmakend art. 28. Maar schendt men met dit art. 28, waardoor men den minderen verbieden kan uiting te geven in de pers aan hun grieven, niet het grondwettig recht, en stelt men daardoor de militairen niet buiten het gemeene recht van iederen burger?

Al zeer spoedig is men er toe overgegaan anonieme klachten in te zenden. Men heeft gedaan, wat alle officieren bij leger en vloot altijd doen als zij in de „Militaire Spectator", het „Marineblad" of in dagbladen schrijven, al maken diezelfde heeren, als zij lid van een commissie van onderzoek worden, daarvan den minderen een verwijt door te zeggen: het is lafhartig uw naam te verbergen enz. Intusschen doen die heeren precies hetzelfde, wetende dat het gevaarlijk is critiek uit te oefenen op meerderen, daar dit iemand in zijn promotie kan schaden. Toen dus de klachten en grieven bleven verschijnen in „Het Anker" heeft de Minister, toen nog commandant van de zee-

macht in West-Indië en later van de Stelling den Helder, het blad verboden. Dit heeft ook niet geholpen. Natuurlijk niet. Men ziet het aan „Extra Tijding", dat al zoovele jaren geleden verboden is, en de heer STAALMAN lacht in zijn vuistje als hij denkt aan de enorme uitwerking van dat verbod voor zijn blad. Maar wat heeft men nu gedaan?

Men heeft het hoofdbestuur van den bond aansprakelijk gesteld voor elk ongeteekend stuk en hen gestraft. Daarop heeft de bond van marinematrozen een tegen-maatregel genomen en zich van het blad „Het Anker" losgemaakt.

Dat blad is niet meer het eigendom van den bond en zal voortaan uitgegeven en geredigeerd worden geheel op eigen verantwoordelijkheid van de tegenwoordige redactie.

Zal nu dit feit verandering teweegbrengen in de houding van den Minister, tegenover dien bond? Ik vrees er voor, als ik zie op welke wijze in den laatsten tijd ontslag gegeven is aan vele leden van den bond en men in de toekomst voornemens is ontslag te verleenen.

Men heeft de matrozen DE HOLLANDER, Roos en SIRA, leden van het hoofdbestuur, ontslagen wegens „aanhoudend slecht gedrag", niettegenstaande de beoordeelingen van hun gedrag uitstekend waren. Als leden van het hoofdbestuur werden zij echter aansprakelijk gesteld voor ongeteekende stukken in het blad „Het Anker". Toen zij dit eenige middel van rechtsverkrijging niet uit handen wilden geven, bleef het straffen regenen, en werd er gezegd: die menschen zijn ongevoelig voor krijgstuchtelijke bestraffing, en werden zij ontslagen wegens „aanhoudend slecht gedrag".

Komen zij met hun ontslagbrief in de burgermaatschappij, dan krijgt men daar door die woorden: „aanhoudend slecht gedrag" natuurlijk den indruk alsof het boeven zijn, niet waardig in dienst genomen te worden. Zij zijn dus aan den honger prijs gegeven.

Ik meen dat, hoe streng een straf ook gegeven worde, daarbij het karakter van rechtvaardigheid altijd voorop gesteld moet worden. Hier ontbreekt de rechtvaardigheid. Dit is niets anders dan wraakneming der marine-autoriteiten op de organisatie, die hun niet welgevallig is.

Ik vrees bovendien dat men door de wijze waarop in het vervolg ontslag zal gegeven worden den Bond van Nederlandsche marine-matrozen zal trachten te vermoorden.

Men heeft tot nu toe dezen toestand gehad: iemand wordt wegens slecht gedrag vóór het einde van zijn diensttijd weggejaagd met rood paspoort. Indien men ontslagen wordt aan het einde van het dienstverband krijgt men het gewone paspoort met een certificaat van goed gedrag — of men al of niet in het vaste korps was opgenomen maakte geen verschil.

Daardoor is in de burgermaatschappij de overtuiging gevestigd dat het ontbreken van het certificaat van goed gedrag een bewijs is van slecht gedrag.

Nu gaat de Minister, volgens de nieuwe bepalingen, de eerste soort ontslagbrieven splitsen in twee deelen, het eene met, het andere zonder certificaat van goed gedrag. Dat tweede soort zal men geven aan hen die blijk geven van anti-militaire eigenschappen te bezitten, en dat niet op eigen verzoek. Ik vrees dat bestuurders van den Bond van Nederlandsche marinematrozen in hun conduiteboekje wel altijd gesignaleerd zullen worden als menschen van anti-militaire karaktereigenschappen. Zij worden dan ontslagen met een paspoort zonder certificaat van goed gedrag en aan den honger prijs gegeven. Zoo zal de bond ten onder gebracht moeten worden. Let wel, Mijnheer de Voorzltter, ik heb geenerlei bezwaar tegen het ontslag van anti-militaristen. Zij behooren in de marine niet te blijven. Het zal voor beide partijen een zegen zijn wanneer zij den dienst verlaten. Maar ik heb groot bezwaar tegen de wijze van ontslaan. Waarom zulke menschen te ontslaan niet op eigen verzoek?

Men heeft bij het afdeelingsonderzoek gewezen op het gevaar om dat ontslag te gemakkelijk te maken. Men vreesde dat daardoor het plegen van handelingen tegen de tucht in de hand zou worden gewerkt. Ik zou integendeel meenen, dat daarvoor niet het minste gevaar bestaat, wanneer men op eigen verzoek ontslag verleent. Juist wanneer men dit niet doet loopt men kans, dat zij trachten zullen wegens overtredingen te worden weggejaagd. Men weet bovendien aan boord best bij wie die anti-militaire eigenschappen gemeend of voorgewend zijn. Als het getij verloopt, moeten de bakens worden verzet. Er zijn er tegenwoordig velen, die niet uit tuchteloosheid, maar uit beginsel anti-militair zijn. Voor de eersten, losbandige elementen, kan een régime van tucht zeer goed werken, en zou een gemakkelijk verlaten van den dienst verkeerd kunnen werken. Maar de laatsten zijn van gansch ander allooi. Waarom zulke menschen niet te ontslaan op eigen verzoek?

Wat nu verder het onthouden van het certificaat betreft, zegt de Minister wel, dat zoo'n paspoort zonder certificaat van goed gedrag niets bewijst ten gunste of ten ongunste van den ontslagene. De Minister weet beter. Als dat certificaat van goed gedrag aan 't paspoort ontbreekt, dan krijgt zoo iemand geen betrekking.

En, zoo vervolgt de Minister, ik kan toch aan anti-militaristen geen certificaat van goed gedrag geven, waarin zij worden aanbevolen aan alle militaire autoriteiten? Zeer juist. Laat men dan die aanbeveling aan de militaire autoriteiten in hun certificaat van goed gedrag weglaten, en hen alleen aan de burgerlijke autoriteiten aanbevelen.

Dat zou billijk wezen.

Ten slotte voert de Minister aan dat men van iemand die anti-militaire eigenschappen bezit, van een militair standpunt gezien, toch niet zeggen kan dat zijn gedrag goed is.

Waarom niet? In den laatsten tijd zijn velen ontslagen, niet omdat zij tuchteloos waren, of liederlijk of wat ook, maar

eenvoudig omdat zij anti-militaire eigenschappen bezitten, omdat zij zich in het organisatieleven op den voorgrond plaatsten en geen afstand wilden doen van hun rechten en vrijheden. En het waren lang niet altijd de slechtsten en voor het meerendeel menschen, die hun dienst uitnemend vervulden, alleen uit plichtbesef. Waarom moeten zulke menschen voor hun overtuiging worden gestraft? Daar komt nog wat bij. De Minister laat het geven van ontslag geheel over aan den commandant, blijkens de nieuwe bijlage 17 van de instructie voor de commandeerende officieren.

Nu wordt in art. 4 van de instructie gezegd, dat de ontslagbrief tweede soort, dat is het roode paspoort zonder certificaat van goed gedrag, gegeven wordt aan schepelingen wier gedrag slecht is, maar niet van dien aard om hen vóór het einde van hun verbintenis te ontslaan. Let wel, hier kan dus menschen wier gedrag slecht is, maar niet zoo slecht dat zij ontslagen moeten worden vóór het einde van hun verbintenis, een ontslagbrief tweede soort gegeven worden. Het ligt dus aan den commandant om menschen, die hij om de een of andere reden treffen wil, op deze wijze uit den dienst te ontslaan. Hij toch neemt het initiatief tot het ontslag. Niet dan in zeer zeldzame gevallen zal men aan het Departement tegen zijn advies ingaan. En voor dit ontslag zal hij zich niet behoeven te beroepen op het slechte strafregister van den ontslagene. Hij zal kunnen aanvoeren dat, alhoewel dit strafregister geen aanleiding gaf tot ontslag vóór het einde der dienstverbintenis, toch op andere wijze van een zoodanig slecht gedrag was gebleken, dat de man moest worden voorgedragen tot ontslag, een bewering die moeielijk te controleeren valt en de uiting kan zijn van een schromelijke willekeur.

De willekeur zit eigenlijk dieper, die zit feitelijk in de conduite-rapporten.

Die conduite-rapporten zijn strikt geheim, zij vergezellen den mindere, zoowel als den meerdere, van plaats tot plaats. Ieder commandant schrijft daarin zijne bevindingen. Indien men een nieuw blad zou willen omslaan, een nieuw leven beginnen, het is onmogelijk, eenvoudig door het conduite-rapport.

Ik heb inzage gekregen van enkele van die conduite-rapporten, waaruit mij blijkt, dat men de gevaarlijke elementen niet alleen zoekt in leden of bestuursleden van den bond, maar ook in hen, wier politieke gevoelens overeenkomen met die van mijn partij.

Ik lees hier in een conduite-rapport van Mei 1903, ik zal natuurlijk namen en functiën verzwijgen: „zeer goed gedrag, zeer bekwaam, zeer geschikt, heeft sinds drie weken dienst gedaan als..... en voldoet voor een eerstbeginnende uitstekend, heeft sociaal-democratische neigingen." Dat is dus een gevaarlijk individu.

In een anderen conduite-staat, niet van denzelfden commandant, leest men: „Was hier aanboord... van den Algemeenen Bond voor Nederlandsche marine-matrozen, (dit stempelt hem), is (let wel) *behept* met sociaal-democratische begrippen, doch liet het

in zijn gedrag aan zijn superieuren niet merken. Oefent een slechten invloed uit op de bemanning."

In een rapport van Februari 1903 lees ik: „Deed zich de laatste maanden kennen als een ontevreden mensch, veeleischend, revolutionnair van aard, die van een verkeerden invloed uitgaat." Over denzelfden persoon in April 1903: „als boven, zeer goed matroos."

Het is heel curieus, Mijnheer de Voorzitter, om eens inzage te krijgen van dergelijke overigens altijd strikt geheime conduitebeoordeelingen. Ik zou willen vragen of de commandanten der oorlogsschepen zoo goed op de hoogte zijn van de politiek?

Dat zij goed op de hoogte zijn van nautische aangelegenheden en van bals en receptiën, wist ik, maar dat zij zoo goed op de hoogte waren van de politiek, dat zij met recht van iemand kunnen verklaren, dat hij behept is met sociaal-democratische beginselen, wist ik niet. Het komt mij voor, dat, bij de eigenaardige beteekenis, die hieraan gehecht wordt, de commandanten zich begeven op een gevaarlijk pad. Hoe licht kan men zich op dit terrein niet vergissen! Het zou kunnen wezen, dat zoo'n matroos bijv. beoordeeld werd als te zijn behept met sociaal-democratische neigingen, terwijl hij was een anarchist of een Christen-democraat.

Die dingen loopen zoo ontzettend in elkander — men raadplege den heer STAALMAN maar — dat de onderscheiding voor iemand die niet fijn politiek aangelegd is, moeielijk te maken is.

Ik zou voorts willen vragen of van de matrozen ook wordt aangeteekend, of zij behept zijn met anti-revolutionnaire neigingen, dan wel of dit buiten spel wordt gelaten. En als dan alleen de sociaal-democraten worden uitgepikt als zulke bijzonder gevaarlijke elementen, dan mag ik toch vragen, waarom dat geschiedt. Is het soms, omdat de marine-autoriteiten in hen een gevaar zien voor de tucht, dan zou ik daarop willen antwoorden, dat die heeren daardoor zouden toonen ons geheele standpunt tegenover de tucht eenvoudig niet te kennen, want de sociaal-democraten zijn niet tegen tucht, allerminst; wie dat denkt, kent ons niet. Wij meenen juist, dat wij tucht moeten aankweeken en bevorderen en de groote zwakheid van de organisatie der arbeiders ligt juist in het gebrek aan tucht. De tucht moet versterkt worden, indien wij de bourgeoisie willen overwinnen.

Maar al zijn wij dus niet tegen tucht, wij zijn wel tegen de tucht die het hier geldt. Ik heb het bij vorige gelegenheden al eens gezegd, dat ik ben tegen de tucht, voortvloeiende uit de militaire hiërarchie als zoodanig en dat ik alles zal doen, wat ik kan om die te ondermijnen, want ik acht die een vloek en een ramp voor duizenden en duizenden jonge mannen in ons vaderland.

De kolonel VAN ROSSUM staat in dezen gelukkig aan mijn zijde; hij toch zegt, dat tucht, die volgens het oude Reglement op de Krijgstucht moet berusten op de volstrekt lijdelijke gehoorzaamheid, in onzen tijd „volslagen onzin" is, en hij meent

dat tucht alleen kan gegrond worden op het besef van opoffering van het individueel belang aan het gemeenschapsbelang.

De opvatting huldigen ook wij. Ook wij meenen, dat het persoonlijk belang op den achtergrond moet treden, wanneer het gemeenschapsbelang het eischt. Dat begrip van tucht huldigen ook wij, maar niet die dwaze poppekasterij, die men hier tucht noemt. En wanneer deze onze denkbeelden ingang vonden, dan zou weldra het geheele hiërarchische stelsel ineenzinken en een van de grootste oorzaken wegvallen van de ontevredenheid aan boord.

Stond ik hier nu alleen als sociaal-democratisch propagandist, dan zou ik zeggen: ga maar zoo voort, Mijnheer de Minister, gij doet ons een grooten dienst; de geschiedenis bewijst, dat wij tegen de verdrukking in groeien, ontsla nog maar wat meer sociaal-democraten, gij krijgt er hoe langer hoe meer in de vloot. Het gebeurde in de laatste dagen in Duitschland heeft bewezen, dat wij, de „intens slechte menschen", hoe langer hoe meer aanhang vinden.

Men kan wel van achter de groene tafel decreteeren dat wij buiten de geestelijke gemeenschap des volks gesloten zijn, maar wij laten ons zoo maar niet daar buiten stellen, getuige onze schitterende overwinning in Duitschland. Maar ik sta hier ook in het belang van de 9000 à 10 000 jongemannen, aan onze marine verbonden. Voor hen betreur ik innig de gespannen verhouding tusschen den Marine-matrozenbond en de autoriteiten. Een zoo groot korps kan in onzen tijd niet meer zonder de een of andere organisatie.

Het moge u, mijnheer de Minister, mogelijk zijn den bond uit te roeien, zoodra gij dit monster den kop hebt ingedrukt, steekt een ander dergelijk monster weder den kop op.

De organisatie zelf tegen te gaan is niet mogelijk, want zij ontstaat uit de onvermijdelijke ontwikkeling der tijden.

Nu kan men krijgen een eindeloos geharrewar, dat het leven van superieuren en inferieuren verbittert, terwijl bij een klein blijk van samenwerking van de zijde der autoriteiten, de bond zal blijken in elk opzicht een zegen te zijn voor de bemanning.

Wanneer toch een organisatie sedert haar optreden overal zooveel invloed oefent, dat de venerische ziekten met 1/4 verminderen, dat de spaarzaamheid is toegenomen, dat drankmisbruik vermindert, dan kan de ongewenschte geest van oppositie van dezen bond niet aan moedwil worden toegeschreven.

Ik geloof dat het aan de tucht niet zou schaden, wanneer de autoriteiten hunnerzijds eens schuld wilden bekennen. Die schuld is de stelselmatige veronachtzaming van de rechtmatige verzoeken van den bond om verschillende verbeteringen. Men heeft daardoor den bond een weg opgedreven, die voor een goede geordende marine niet wenschelijk is.

Intusschen heeft de uitkomst hen in het gelijk gesteld. Juist door het verlaten van den weg van eerbiedig petitionneeren, zijn de autoriteiten wakker geworden en is een onder-

zoek ingesteld naar de voeding, welk onderzoek nog wel door andere zal gevolgd worden. Zij die ter wille van de organisatie zich hebben opgeofferd, zullen de voldoening hebben anderen de vruchten van hun arbeid te zien plukken. Maar hoeveel beter ware het voortaan zulke schokkende tijden te voorkomen, door den bond te erkennen op zijn rechtmatig gebied.

Zal de toestand goed worden, dan moet hierin verandering komen. Maar dat is het begin niet. Het begin ligt bij de verkeerde recruteering. Ik zal daarover thans niet veel uitweiden, alleen wensch ik op te merken dat van een moreel standpunt de tegenwoordige recruteering niet houdbaar is.

Jongens van 14 jaar laat men zich verbinden voor 14 van de beste jaren van hun leven, uitgelokt door een mooi pakje, uit onwetendheid, of nog erger, de jongens worden eenvoudig door de ouders er in gebracht.

Wij hebben onlangs uit een polemiek in het „Handelsblad" tusschen de heeren JONCKHEER en BOELEN vernomen, dat overal in het land commissies zijn, die welwillend de jongens van 12 en 13 jaar doen aanwerven voor de marine.

Die commissies doen daarmede, mijns inziens met de beste bedoelingen, een verderfelijk werk, vooral als de ouders hun kinderen overleveren, omdat zij zelf geen weg met de jongens weten en denken: bij de Marine zijn zij veilig bezorgd. Daar is de oeconomische nood van de ouders oorzaak, dat jongens van 14 jaar worden overgeleverd aan een hun onbekende toekomst, vol teleurstellingen. De groote nadeelen daarvan zijn nu: 1°. dat de jongens niet weten, wat zij doen; 2°. dat zij in dien tijd geen vakkennis kunnen aanleeren; 3°. dat men hen, omdat zij niets geleerd hebben, feitelijk noodzaakt, op hun 28ste jaar nog eens bij te teekenen en 4°. dat de marine-autoriteiten, wetende dat zij hen tot hun 28ste jaar vast hebben, daardoor gevaar loopen de belangen van het mindere personeel te verwaarloozen. Als men wist, dat dit kostbaar personeel ieder oogenblik den dienst kon verlaten, dan zou de toestand wel anders zijn dan nu er een onverbreekbare band bestaat. Als in het huwelijk dezelfde toestand bestond als gedurende het engagement, zou men dan zooveel ellende zien in het huwelijk? Zouden dan man en vrouw elkander niet meer respecteeren?

Zoo zou het ook gaan met de autoriteiten en de schepelingen. Men heeft ze echter vast en wegloopen kunnen zij niet. En zij die het niet kunnen uithouden, worden gedreven tot het plegen van anti-krijgstuchtelijke handelingen; zij moeten een misdaad begaan, om uit den dienst ontslagen te worden. Ik zeg dit niet op eigen verantwoording, maar op die van de redactie van het „Weekblad van het Recht".

De beoordeeling van het plan van den heer JONCKHEER laat ik over aan de militaire autoriteiten; ik wil alleen mijn vreugde betuigen, dat de Minister met het plan een proef wil nemen. Het spijt mij echter, dat de Minister meent, dat de opleiding in Leiden niet geheel kan gemist worden.

Het groote nadeel ligt voor mij in den jeugdigen aanvang van het dienstverband. Men vraagt op 14jarigen leeftijd een verbintenis voor 14 jaar, maar zelfs al vroeg men een kortere dienstverbintenis, bij voorbeeld van 8 of 10 jaar, dan nog acht ik zulk een jongen te onervaren, om zooveel jaren van zijn leven vast te leggen. Men mag dit op zulk een jeugdigen leeftijd niet vragen. Daarom moet men dit dienstverband op hoogeren leeftijd doen aangaan, wat zeer wel mogelijk schijnt, immers kolonel VAN ROSSUM meent, dat men menschen van 18 à 20 jaren in zes maanden volkomen geschikt kan maken voor de kundigheden, die zij voor de marine moeten bezitten.

Wat de jongens nu leeren schijnt nog veel te betreffen een vroegere inrichting onzer marine, toen nog zeilschepen bestonden; doch dit is thans niet meer noodig. Bovendien acht ik den invloed van de zeevaartschool niet gelukkig; wat ik daarvan wel eens heb hooren verluiden was alles behalve aangenaam en aantrekkelijk. In het algemeen kan men zeggen, dat kazerneering van jongens op dien leeftijd tot zeer ongewenschte toestanden aanleiding moet geven en tevens rijst de vraag: mag men kinderen van 14 jaar onderwerpen aan militaire tucht?

Meent men nu werkelijk, dat de militaire tucht in plaats van de ouderlijke tucht moet komen? Kinderen van 14 jaar zijn veel te zacht van gemoed, te speelsch en onbedachtzaam om te kunnen worden onderworpen aan een dergelijk régime, dat hen hard maakt en verbittert en hen den slechten weg opdrijft. In de rubriek Krijgsraad van het „Marineblad" heb ik gevonden een straf, gegeven aan een jeugdigen schepeling, waarbij men gevoelt dat aan dat kind een groot onrecht is gedaan. Op blz. 221 van het „Marineblad" van 20 Juni 1902 lezen wij:

„Beklaagde, jongen, oud 14 jaar, maakte zich schuldig aan dienstweigeren. 's Morgens met strafklasse gestraft zijnde, moest hij de roosters van de galjoenen (het smerigste werk dat men zich kan denken) op Hr. Ms. „Holland" schoonmaken. Dit weigerde hij, nadat hem door een bootsman die order was gegeven. Hij bleef weigeren, nadat de officier der wacht hem op de gevolgen van zijn handelwijze had gewezen. Beklaagde gaf den indruk een suf jongentje te zijn. Zijn kameraden lieten hem links liggen, hij was vuil en lui en had bijzonder toezicht noodig." Men gaf hem bij wijze van toezicht 2 maanden militaire gevangenis. Is dat niet schandelijk?

Om daarin verbetering te brengen, zal men den leeftijd waarop een dienstverbintenis wordt aangegaan, moeten verhoogen. Laat men de jongens eerst de geheele opleiding laten doorloopen. Zij zijn dan 18½ jaar geworden. Dan kan men hen voor de keuze stellen om al dan niet te teekenen. De jongens hebben dan eenige ondervinding en hebben een proeftocht mede gemaakt op de „Nautilus", en wanneer zij niet willen teekenen, zijn zij nog jong genoeg om een vak te leeren.

Nu spreekt het van zelf, dat, waar ik mij op moreele gronden verklaarde tegen deze aanwerving, die de heer VAN ROSSUM

„zielverkooperij” noemt, ik mij in nog sterker mate verzet tegen den nieuwen maatregel, om hier Indo's te laten opleiden. Ik respecteer de goede bedoelingen van den Minister van Koloniën, om verwaarloosde Indische kinderen een weg voor een maatschappelijke betrekking te openen, maar hij heeft zeker niet gedacht aan de moreele bezwaren van deze recruteering, die in veel sterker mate voor die kinderen gelden. Wanneer de ouders hier wonen, kunnen de kinderen gewaarschuwd worden voor wat de marine oplevert, maar dat kan men bij de Indische kinderen niet doen. Daarbij komt nog het verschil in ras. Ik vrees dat hun landaard, met de daaraan eigen behoeften en gewoonten hun te midden hunner blanke lotgenooten een zeer hard leven te gemoet zal doen gaan. Ik betreur het, dat de Minister deze proef heeft genomen, en hoop dat men, wanneer men dezen vijf jongens hunne opleiding heeft gegeven, hen zal plaatsen bij de Indische marine en verder de proefneming zal staken.

Dit wat de recruteering betreft.

Men zal vervolgens het bedrijf moeten inkrimpen, totdat het bestaande incompleet van het personeel is overwonnen en daartoe zal men niet alleen voorloopig elken nieuwen aanbouw moeten staken, maar ook het materieel dat wij bezitten, minder laten varen en derhalve van het materieel tijdelijk geen gebruik maken. Dan eerst zal men tot een goede organisatie komen.

Als derden maatregel van verbetering beveel ik aan betere behartiging van de belangen der minderen.

Een eerste stap daartoe is de erkenning van het recht van den bond van matrozen, om op te komen voor hun gemeenschappelijke belangen.

De Minister geeft zelf toe, dat in het bestaande reglement geen weg is aangewezen om wenschen van algemeene strekking bij de autoriteiten voor te brengen. De Minister vulle deze leemte aan en verschaffe het rechtsmiddel dat bevrediging en ontspanning zal geven. In den laatsten tijd is het hard tegen hard gegaan tusschen meerdere en mindere. De Minister beproeve den weg van minnelijk en redelijk overleg en ik ben er van overtuigd, dat alle partijen er wel bij zullen varen.

De heer VAN BYLANDT: Mijnheer de Voorzitter! Voor het eerst in deze Kamer sprekend tot dezen Minister van Marine wensch ik, ook namens mijn politieke vrienden, te verklaren, dat wij zijn optreden met genoegen hebben gezien, in het vertrouwen, dat de belangen van personeel en materieel onzer marine in zijn handen goed zijn toevertrouwd. Ik voor mij twijfel er niet aan, of de Minister zal bij de behandeling van zaken dezelfde beginselen huldigen, die door het geheele Kabinet beleden worden.

Ik moet hier een wensch bijvoegen en wel dezen: dat deze Minister moge voortbouwen op de plannen van zijn beide voorgangers. Ik ben reeds zoolang lid van deze Kamer en heb helaas, bij verandering van Ministers van Marine meermalen gezien, dat òf de nieuwe Minister het stelsel van zijn voorganger afbrak,

òf dat de Kamer het tegendeel wenschte van hetgeen de nieuwe Minister voorstelde. De grootste verwarring van denkbeelden is daardoor telkens ontstaan en wanneer nu de Minister weet, dat het stelsel van zijn beide voorgangers wel niet door de Kamer als vast is geaccepteerd — want zij heeft steeds bij elken nieuwen aanbouw van schepen gezegd: wij willen vrij blijven — maar dat zij er dan toch wel mede wil meegaan, dan komt het mij voor, dat hij, in dien geest voorthandelend, gemakkelijker zal krijgen, wat hij in het belang der marine acht, dan wanneer hij een nieuw stelsel wil volgen en aan de Kamer gemakkelijk gelegenheid geeft dat te bestrijden.

De vorige spreker heeft in zijn lange redevoering zoo ontelbare grieven opgesomd, dat ik mij afvraag: hoe zal de Minister daarop in alle bijzonderheden kunnen antwoorden. Intusschen wensch ik toch kortelings op twee punten uit die redevoering terug te komen.

Vooreerst het voedsel. Ik heb verleden najaar gelegenheid gehad om in den Helder aan verschillende schepelingen te vragen, hoe het voedsel was, en hoorde toen juist het tegendeel van hetgeen de vorige geachte spreker zeide, namelijk, dat het aanmerkelijk verbeterd was.

Nu heb ik van kinds af geleerd, dat men altijd moet beginnen met eerst te danken; mij dunkt, dat wanneer de vorige spreker eens begonnen was met te danken voor de verbeteringen die zijn aangebracht, hij in den lande en in de Kamer een beteren indruk zou hebben gemaakt dan met zijn voortdurend klagen en zeggen: nu is het nòg niet goed. De Minister heeft een onderzoek toegezegd; laat ons afwachten, wat er uit voort zal komen.

Het tweede punt stem ik den vorigen spreker toe.

Laat ons toch breken met het verstrekken van oorlam en jenever.

Geleidelijke afschaffing beteekent niet veel. Hier is een radicaal middel noodig, namelijk verbod. Ik hoop dat dit gaan zal en vertrouw dat het geen ontevredenheid zal opwekken.

De taak van den Minister is uiterst moeielijk. Ik heb eens bij een vorige begrooting gezegd dat wij, wat wij geërfd hebben van onze vaderen, ook moeten verdedigen. De gebeurtenissen in Azië kunnen wellicht binnen korten tijd zeer groote veranderingen brengen in de geheele wereld. Het grootste deel onzer bezittingen ligt daar.

Welnu, laten wij maken dat wij in staat zijn die met alle krachten en middelen die ons ten dienste staan te verdedigen. Natuurlijk bedoel ik geen imperialistische of agressieve politiek, want hetgeen wij hebben is al groot genoeg. Tot den Minister zeg ik: waakt.

Als anonymus ben ik door den geachten afgevaardigde uit den Helder in deze discussie betrokken en het is daarom eigenlijk dat ik het woord heb gevraagd. Ik wil het masker afdoen.

Het lid der Kamer, waarvan de heer STAALMAN melding

maakte, ben ik en het betreft de quaestie van pensioen van weduwen van in Indië aan cholera overleden schepelingen. Ik kan ten volle bevestigen wat de heer STAALMAN hierover zeide.

Bij gelegenheid van de behandeling der militaire pensioenwetten is door den Minister van Oorlog gezegd, dat bijv. ingeval een officier van gezondheid werd gezonden naar een plaats waar besmettelijke ziekte, vlektyphus werd met name genoemd, heerscht en hij daar aan die ziekte overleed, zijn weduwe pensioen zal krijgen.

De Minister BERGANSIUS had de leiding van de geheele discussie; dadelijk na die uitspraak ging ik naar den Minister van Marine die achter zijn collega van Oorlog stond en die mij op mijn vraag of hij dat ook zou toepassen op de weduwen van in Indië aan cholera overleden schepelingen, antwoordde, in het bijzijn van anderen blijkbaar, want anders ware het niet uitgelekt: „het zal nu ook in orde komen".

Nu heeft het mij zeer verwonderd dat in de Memorie van Antwoord gezegd wordt, dat deze Minister zich nederlegt bij de beslissing van den Pensioenraad, waarbij zoodanig pensioen geweigerd werd.

Ik hoop dat er ook in deze een continuiteit bij de Regeering zal zijn. Had ik Minister KRUYS in openbare vergadering die vraag gesteld, hetgeen ik na diens pertinente verklaring naliet, dan was zijn antwoord gedrukt voor ons, wat nu helaas niet zoo is.

Gaarne zag ik dan ook dat de Minister zich niet bij de beslissing van den Pensioenraad nederlegde, die toch alleen advies geeft, en mochten er bezwaren bestaan, desnoods eene wetswijziging voorstelde.

Ik meen het gevoelen van vele leden te uiten, als ik beweer dat het in hooge mate onbillijk zou zijn in die gevallen het pensioen aan de weduwe te onthouden.

De heer DE VISSER: Ik wensch een tweevoudige opmerking te maken, waaraan zich een vraag aan den Minister vastknoopt.

Het verdient ook mijnerzijds toejuiching, dat naast de bemoeiingen van den Minister ten aanzien van het materieel, door hem in de eerste plaats een reorganisaiie van het personeel is toegezegd.

Maar waar Zijn Excellentie over de reorganisatie van het personeel spreekt, heeft het mij — en dit is mijn eerste opmerking — eenigszins gespeten, dat de Minister in zijn Memorie van Antwoord naar aanleiding van enkele opmerkingen van het Voorloopig Verslag, die reorganisatie betrekkelijk beperkt toont te hebben opgevat. Dat heeft mij vooral leed gedaan, omdat de verschillende betrekkingen bij de marine in elkander grijpen en personen voor de eene betrekking bestemd, dikwijls voor de andere worden gebruikt. Wordt dus aan die reorganisatie, zooals de Minister in de Memorie van Antwoord kenbaar maakt, een eenigszins beperkt karakter gegeven, dan zullen hoogstwaarschijnlijk de bestaande moeielijkheden in de practijk

niet worden opgeheven. Ik spreek daarom, met het oog hierop, de wenschelijkheid uit, dat de Minister haar, naar de vingerwijzing in het Voorloopig Verslag gegeven, op dezelfde breede grondslagen doe plaats vinden.

Aan mijn tweede opmerking knoopt zich een vraag aan het adres van Zijn Excellentie vast. Op bladz. 5 van de Memorie van Antwoord wordt gezegd: „Hierbij zij opgemerkt, dat de ondergeteekende met het vaststellen der grondslagen eener organisatie van het personeel van den marine-stoomvaartdienst gereed is gekomen en derhalve geen publieke voorlichting meer noodig heeft."

Nu stel ik mij de zaak zóó voor, dat, nu de Minister niet spreekt van een kredietaanvraag voor de reorganisatie van het machinekamerpersoneel, de Kamer volkomen vrij blijft in haar oordeel omtrent het toekomstig reorganisatieplan. Terwijl ik om die reden blij ben met dit antwoord, ben ik toch aan de andere zijde eveneens bevreesd, of die opvatting wel volkomen juist is. In de Nota van Wijziging toch vraagt de Minister een uitgaaf van ongeveer *f* 8000 om de werving open te stellen voor korporaal-stokers, die alleen de werkmansbekwaamheden hebben *door de stokers-commissie als eisch gesteld voor korporaal-machinisten.* Wanneer dus deze som gevoteerd wordt, wordt hiermede voldaan aan het verlangen, van de meerderheid van de stokers-commissie die langzamerhand korporaals-hulpmachinisten wil kweeken.

Nu is den Minister, beter dan mij, bekend, dat dat rapport een tweeledig stelsel kent. Ten eerste het stelsel van een man van het vak, den directeur van den stoomvaartdienst, die een tweeledige opleiding wil. Hij plaatst zich daarbij op dit standpunt, dat de marine zelf haar werklieden moet opleiden, en jongelieden, die den cursus van de ambachtsschool hebben doorloopen, in de gelegenheid moet stellen zich tot ambachtslieden te bekwamen. En ten tweede het stelsel, volgens hetwelk een categorie van hulpstokers en hulpmachinisten in het leven geroepen wordt; een standpunt dat — ik moet het eerlijk zeggen — mij, nadat ik het rapport heb gelezen en daarnaast een paar artikelen in het tijdschrift van de machinistenclub, voorkomt te zijn een standpunt, niet berekend naar de eischen van onzen tijd. Daarover valt natuurlijk later, als de Minister met het reorganisatie-voorstel komt, eerst te spreken. Maar ik vrees, deze woorden in de Memorie van Antwoord lezende, dat de Minister zijnerzijds reeds partij heeft gekozen vóór het voorstel van de meerderheid der stokers-commissie, dat ik zeer bedenkelijk acht. En nu wensch ik niet, dat wij, het gevraagde krediet toestaande, worden geacht hierin met den Minister mede te gaan.

Ook verwacht ik in de practijk van het plan van den Minister niet veel.

De Minister wenscht werklieden, die bekwaam zijn in hun vak, voor een som van *f* 55 per maand te engageeren en stelt

zich voor, dat er personen zullen zijn, bekwaam in hun vak — en dat zijn zij in het algemeen niet vóór hun 22ste of 23ste jaar en dan zijn waarschijnlijk velen reeds getrouwd — die zich er toe zullen leenen, om voor *f* 55 per maand op een schip in dienst te treden en om aldaar het vak van stoker te leeren.

Bovendien geeft de Minister aan die menschen den naam van korporaal-stoker, waaruit men dus mag opmaken, dat deze mannen chef zullen zijn over de stokers der derde, tweede en eerste klasse. En toch zullen zij van die menschen welke onder hen staan, hun vak moeten leeren. Dat nu zijn bezwaren uit de practijk gegrepen, waarop de uitvoering van 's Ministers plan vermoedelijk schipbreuk zal lijden. Des te meer klemt mijn vraag, of de Minister wel verstandig doet bij zijn plannen uit te gaan van het oordeel van de meerderheid dier commissie, vooral nu deze juist *niet* uit de technici bestaat, maar als ik wèl heb, uit een kapitein ter zee, een luitenant ter zee en een inspecteur. De minderheid van de commissie daarentegen was de technicus bij uitnemendheid, de directeur van den stoomvaartdienst. In dezen stand van zaken komt het mij zeer gevaarlijk voor, dat de Kamer, nog niets van het plan van reorganisatie kennende, door het toestaan van de bij Nota van Wijziging gevraagde gelden eigenlijk reeds partij zou kiezen voor de conclusie van de meerderheid dier commissie, vooral ook met het oog op de practische bezwaren, zooeven door mij genoemd.

Het zou mij daarom aangenaam zijn, indien Zijn Excellentie mij wilde antwoorden op mijn vraag, of door het toestaan van de bij Nota van Wijziging gevraagde gelden eenigszins zal worden geanticipeerd op het reorganisatieplan van het personeel, zooals de meerderheid der commissie het heeft bedoeld.

De heer Brummelkamp: Mijnheer de Voorzitter! Ik geloof dat ik zeggen mag, dat ook van deze zijde der Kamer het optreden van dezen Minister met sympathie is begroet en dat alles wat tot dusverre van zijn Departement is uitgegaan die sympathie niet heeft afgebroken maar verhoogd.

Ik behoor tot de leden die deze begrooting grootendeels beschouwen als een kredietwet. In de sectie, waarin ik de eer had zitting te hebben, is zij bijna algemeen als zoodanig beschouwd; en daarom geloof ik, dat het beter is op dit oogenblik niet in zeer veel bijzonderheden te treden, vooral ook omdat de volgende begrooting reeds zoo dicht in het gezicht is. In zooverre is het echter niet louter een kredietwet, dat de Minister één zeer gewichtigen maatregel voorstelt, namelijk het instellen van een marineraad en een raad van defensie. Dat is een denkbeeld, dat ik, van mijn leekenstandpunt met ingenomenheid heb begroet. Ik geloof dat de ondervinding leeren zal, dat zulk een raad van defensie niet zal worden — hetgeen er wel eens tegen ingebracht is — een twistcollege van deskundigen, maar dat hij zal kunnen strekken tot verheldering van het in-

zicht en verscherping van het oordeel dergenen die de beslissing in handen hebben.

Wat betreft den raad van defensie is er één punt waarop ik gaarne een enkel oogenblik de aandacht van den Minister wenschte te vestigen.

In het Verslag is gevraagd, of er bepaalde reden voor is waarom de gepensionneerde officieren zijn uitgesloten van de samenstelling van dien raad. De Minister heeft daarop geantwoord: „Het is niet te verwachten dat deze officieren, die eenige jaren de marine hebben verlaten, nog volkomen op de hoogte zijn van de toestanden, zooals die zich na verloop van tijd op vloot hebben gewijzigd."

Nu geloof ik dat die raad van defensie zal zijn, en in ieder geval zal moeten zijn, een zeer hoog staand college; een college zooals er meer zijn op meer dan één gebied, waarin men gaarne ziet en tracht te krijgen de mannen met den diepsten blik en met de rijpste ervaring, en, wanneer zij te vinden zijn, mannen van geniale opvatting. Van dezulken geloof ik dat zij evengoed te vinden zullen zijn onder de reeds gepensionneerden als onder degenen die nog in actieven dienst zijn. Ik beroep mij daarvoor op de ervaring, niet juist van de marine, maar bijvoorbeeld van het hooger onderwijs. Daar ziet men meermalen dat een professor emeritus wordt verklaard, omdat hij volgens le wet moet aftreden; terwijl de publieke opinie zegt: het is jammer dat men zulk een kracht nu voor het werkelijk leven verliest. Op hoogeren leeftijd plegen de krachten af te nemen, maar dit is toch niet bij alle menschen het geval. Het komt voor dat iemand ook in zijn ouderdom nog uitstekend bruikbaar is. Ik onderstel dat er ook onder de gepensionneerde zeeofficieren dezulke zullen zijn, die, schoon niet meer in actieven dienst, toch nog meeleven, meestudeeren en zich laten hooren, en van wie de publieke opinie dan ook zegt: zulke menschen hebben een hooger recht om mee te spreken. En nu vrees ik, dat het college van defensie verstoken zal blijven van de kennis en ervaring en van de misschien kostelijke adviezen die zulke mannen zouden kunnen geven.

Daarom zou ik gaarne de vraag aan den Minister willen richten, of er geen termen voor Zijn Excellentie bestaan, om nog eens in ernstige overweging te nemen zijn besluit om gepensionneerde zeeofficieren geheel buiten den raad van defensie te sluiten.

Wegens het ver gevorderde uur wordt de beraadslaging verdaagd.

De heer Fock: Ik wensch een opmerking te maken over de opleiding van Indische jongens aan de Kweekschool voor de Zeevaart te Leiden. Dit onderwerp is reeds door twee der sprekers, die Vrijdag ll. het woord hebben gevoerd, behandeld, maar ik meen toch verplicht te zijn ook een enkel woord daarover te zeggen, omdat ik over het onderwerp anders denk dan

die beide sprekers. Zij keurden het zenden van Indische jongens naar Leiden, om daar te worden opgeleid, af; ik ben daarvan een voorstander en geloof, dat daarmede goede resultaten te bereiken zijn. Het openstellen van de gelegenheid om te Leiden te worden opgeleid kan voor meerdere van die Indische jongens strekken om hun een behoorlijk middel van bestaan te verschaffen. Te recht is in den laatsten tijd in Indië het vraagstuk der Indo-Europeesche paupers aan de orde gesteld. Het vraagstuk heeft in den laatsten tijd niet zonder grond in hooge mate de aandacht der Indische regeering getrokken. In 1901 is door de Indische regeering een commissie benoemd, ten einde de zaak te onderzoeken en rapport uit te brengen. Haar rapport en haar voorstellen zijn nu onlangs ingediend en in de Indische dagbladen gepubliceerd. Onder de middelen, welke die commissie aangeeft om het pauperisme te bestrijden, behoort nu ook het bevorderen van het aangaan van verbintenissen bij den zeedienst.

Zooals men weet is reeds in 1874 door de toenmalige Indische regeering in overleg en in overeenstemming met den toenmaligen commandant der marine in Indië voorgesteld om een proef in die richting te nemen. Die proef is genomen, maar zij is mislukt, omdat de Indo-Europeesche jongens zich niet voor den zeedienst wilden verbinden. Dat moet anders worden, naar ik meen. Het hoogste en het beste voor de Indo-Europeesche jongens was in dien tijd nog de betrekking van klerk bij een gouvernementsbureau. Dat kan en mag zoo niet blijven, want er zijn niet genoeg dergelijke betrekkingen beschikbaar en bovendien een klerkenbetrekking levert niet een bevredigend bestaan.

Het is mij daarom zeer aangenaam, dat thans de Indische regeering, in overeenstemming met den tegenwoordigen commandant der marine, opnieuw een voorstel heeft gedaan om een proef te nemen met het zenden van jongens naar Leiden, ten einde dezen te doen opleiden voor de marine. Het is waar, uit het gemeld rapport der pauperisme-commissie in Indië blijkt, dat de Indische regeering en de commandant der zeemacht in Indië van deze zaak niet zoo groote verwachtingen koesteren; maar wanneer de Indische autoriteiten overtuigd waren, dat de Indische jongens van den zeedienst niet wilden weten, en zij niet geneigd zijn zich voor den dienst te verbinden, dan zouden zij het voorstel niet hebben gedaan.

De Minister van Koloniën heeft dan ook het voorstel bij den Minister van Marine overgebracht en het gesteund. De Minister van Marine gaat nu met het voorstel mede, maar als ik de Memorie van Antwoord lees, krijg ik den indruk, dat hij niet warm voor de zaak is gestemd, dat hij er weinig voor gevoelt en slechts noode er toe is overgegaan.

Het kan zijn, dat ik mij in dien indruk vergis; het zal mij aangenaam zijn zulks dan van den Minister te vernemen. Maar waar de Minister schrijft, dat hij zich aansluit bij die leden der

Kamer die de uiterste voorzichtigheid in deze aanraden en dat hij daarom het getal jongens, dat hij hier heeft laten komen, zooveel mogelijk heeft beperkt, kan mijn indruk geen andere zijn.

De Minister heeft slechts 5 plaatsen te Leiden voor Indische jongens opengesteld. Ik erken gaarne, dat voorzichtigheid behoort te worden betracht; ik zou evenmin wenschen dat er op die wijze minder goede elementen op onze schepen werden gebracht. Maar eischt nu de voorzichtigheid de proef zoo sterk te beperken? Naar mijn meening kan het nemen van een proef met een zoo beperkt getal niet heeten een ernstige proef, en ik twijfel dan ook, of uit een dergelijk beperkte proef een behoorlijke conclusie kan worden getrokken.

De Indische regeering had blijkens het meergemeld rapport der pauperisme-commissie voorgesteld om 15 plaatsen voor de Indische jongens open te stellen. Waarom volgt de Minister niet het voorstel van de Indische regeering, waarom heeft hij niet het aantal plaatsen beschikbaar gesteld, dat de Indische regeering heeft gevraagd? Hij maakt het op die wijze voor de jongens zelf ook niet aantrekkelijk. En hiermede kom ik tot het argument, door de beide sprekers die zich verleden Vrijdag daarover hebben uitgelaten, aangevoerd; zij hebben gezegd dat die Indische jongens onder hun Nederlandsche kameraden een ongelukkig leven zullen hebben.

Bij mij bestaat daarvoor geen vrees. Het komt mij voor, dat, wanneer zij die op de school te Leiden het toezicht hebben, het toezicht met den noodigen tact uitoefenen, de jongens zeer goed hier onder de Nederlandsche kameraden zullen aarden. Maar is het getal Indische jongens kleiner, dan is er grooter kans, dat die jongens zich niet op hun gemak zullen gevoelen. Ik wijs op hetgeen voorkomt in het rapport van de pauperisme-commissie. Daarin wordt gesproken van het naar haar oordeel juiste beginsel dat men niet met te weinig jongens moet beginnen, ten einde te zorgen, dat de jongens aan elkander steun vinden en te voorkomen, dat zij een ongelukkig leven zullen hebben.

Wanneer de Minister nu met een zoo klein aantal begint, zal hij de proef op ernstige wijze in de waagschaal stellen.

Waar voorts de afgevaardigde uit Weststellingwerf Vrijdag l.l. heeft gezegd, dat de ouders in Holland kunnen worden gewaarschuwd tegen al wat de marine oplevert, en in Indië dergelijke waarschuwing niet mogelijk is, meen ik, dat de toestand bij de marine zoo slecht niet is en dus niet van het aangaan van een dienstverbintenis behoeft terug te houden, maar bovendien, men weet in Indië zeer goed hoe het bij de marine voor de schepelingen gesteld is.

Ik dring er dus bij den Minister op aan, dat hij niet, zooals de sprekers van Vrijdag j.l. wenschten, het zal laten bij deze proef van 5, maar dat hij een volgend jaar meer jongens uit Indië zal laten komen, en minstens zooveel plaatsen zal openstellen, als door de Indische regeering worden voorgesteld.

Mijn geachte stadgenoot, de heer VERHEY, heeft gesproken van het in het leven roepen van een instelling voor opleiding van matrozen in Indië zelf. Ik gevoel daar veel voor, maar begrijp zeer goed, dat men daartoe niet zoo aanstonds kan overgaan.

Wij hebben in 1835 te Soerabaja gehad een kweekschool voor de zeevaartkunde, maar die school is mislukt en zij is na enkele jaren weder opgeheven, omdat er te weinig waren, die zich als leerlingen voor die school opgaven.

Het spreekt vanzelf, dat de Regeering er niet toe kan overgaan om zoodanige kweekschool in Indië zelf op te richten, zoolang het niet, althans eenigermate, vaststaat dat meerdere jongens in Indië genegen zijn zich aan die school en voor den zeedienst te verbinden.

Men moet dus beginnen met meerdere Indische jongens te Leiden te laten komen. Blijkt dat in Indië groote neiging voor den zeedienst bestaat, welnu, dan neme men in Indië zelf de opleiding ter hand.

De heer VAN KARNEBEEK: De heer VERHEY heeft de vorige week aangedrongen op het groote belang om het personeel onzer vloot op die hoogte en op die sterkte te brengen als noodig is voor een effectieve kracht van onze vloot. Hierin kan ik dien geachten spreker geheel bijvallen, maar mocht zijn opmerking de strekking hebben, dat voorzien moet worden in het belang van het personeel ook ten koste van het niet minder groot belang van het op peil houden van het materieel, dan zou ik het niet met hem eens zijn.

Uit de mededeelingen der Regeering valt te constateeren, dat er reeds nu een tekort is in het materieel der vloot. In de West zal meer moeten gedaan worden voor onze maritieme strijdmiddelen dan tot dusverre. Daarbij is het niet te doen om eenige gevallen van schade, welke door Nederlanders geleden zijn, en welke zich desnoods zouden kunnen laten reduceeren tot een quaestie van guldens, dubbeltjes en centen. Er behoort ook rekening gehouden te worden met de eischen die de politieke omstandigheden in de West hoe langer hoe meer gaan stellen aan Nederland als koloniale Mogendheid. Men moet ook rekening houden met een flinker opvatting van de belangen onzer West-Indische koloniën, die zich tegenwoordig baan breekt.

Welke soort van schepen voor dien dienst noodig is, daarover zal ik geen oordeel uitspreken, omdat ik in dit opzicht geen deskundige ben. Dit staat echter vast, dat in de toekomst van onze vloot voor West-Indië meer gevergd zal worden, dan tot nu toe.

In Nederlandsch-Indië komen wij ook reeds een schip te kort op het minimum dat geldt als de sterkte, die voor het auxiliair eskader noodig is. En nu is de politieke conjunctuur in Azië van dien aard, dat het hoogst ongeraden zou zijn onze maritieme strijdmiddelen daar te verzwakken.

Is het dus dringend noodig het personeel op peil te brengen, m.i. is het niet minder noodig te zorgen dat het materieel niet beneden peil dale. Men bedenke wel, dat, als de nood aan den man kwam, het altijd nog minder moeilijk zou blijken te voorzien in een tekort aan personeel dan in een tekort aan materieel.

Ik meen daarom het door den geachten afgevaardigde gesprokene niet onopgemerkt te mogen laten voorbijgaan, maar van mijn eenigszins afwijkende meening te moeten doen blijken.

De heer MARCHANT: Mijnheer de Voorzitter! Ik zou tot den Minister van Marine een enkele vraag willen richten naar aanleiding van de invloeden ten kwade, die van buiten werken op het personeel der marine.

Uit de stukken blijkt, dat de Minister zich voorstelt het doel, herstel van een beteren geest onder het personeel, te bereiken door de slechte elementen uit het mindere personeel te amoveeren. Nu zijn mij een paar feiten bekend, die mij doen twijfelen of de Minister alleen langs dien weg het doel dat hij zich voorstelt, zal bereiken. Het zijn een paar feiten, voor de waarheid waarvan ik kan instaan.

Het eerste is dit. Aan boord van een oorlogsschip komt een mindere officier bij den eersten officier om rapport te maken van een vergrijp van een der minderen, en verzoekt dat die mindere zal worden gestraft. Daarop antwoordt de eerste officier: Maar als de man daarover maar niet gaat schrijven aan STAALMAN!

Dat is het eerste staaltje; het tweede is dit. Ergens ligt in een haven een oorlogsschip, en de commandant, overwegende de verschillende omstandigheden, meent, dat hij geen verlof mag geven om aan wal te gaan. De mindere wendt zich daarop telegraphisch tot den Minister van Marine — het was niet deze Minister, maar een van zijn voorgangers — om verlof om te passagieren. Daarop komt telegraphisch antwoord, gericht aan den commandant, waarbij hem in overweging gegeven wordt het verlof te verleenen, waarna de commandant werkelijk dat verlof verleent.

Dit zijn een paar staaltjes, die mijns inziens bewijzen, dat er nog iets anders niet in orde is onder het personeel dan de verkeerde geest onder de minderen. Het komt mij voor, dat de fout hierin ligt. Er zijn een aantal officieren bij de marine, die niet deugen voor de positie die zij daarin bekleeden. Het zijn de heeren, die op de nominatie staan om er uit gezet te worden. Zij leggen het er op toe om zooveel mogelijk alle onaangenaamheden, alle strubbelingen te vermijden, ten koste desnoods van verzuim om te straffen waar gestraft moest worden en zij zijn over het algemeen te toeschietelijk tegenover gepleegde vergrijpen. Aan den anderen kant vervallen zij wel in een noodelooze strengheid. Zij weten hoe het gaat: zoodra er iets bijzonders bekend wordt aan het Departement, dat aan boord van hun schip is geschied, dan wordt gezegd: dat is bij mijnheer

die of die, en dan valt de bijl, die hun boven het hoofd heeft gehangen, en is het met hen gedaan.

Over het algemeen worden die elementen er te lang in gelaten naar het mij voorkomt, om het Rijk te besparen een verzwaring van den pensioenlast. Nu heeft het mij altijd toegeschenen, dat die heeren oneindig meer kosten aan het Rijk wanneer zij nog in dienst blijven, dan wanneer zij in een otium cum dignitate hun pensioen verteren. Ik zou daarom den Minister de vraag willen stellen, of het niet gewenscht is, om ook in die richting maatregelen te nemen tot verbetering van den toestand onder het personeel.

Ik voor mij ben overtuigd, dat zoolang die maatregelen uitblijven, altijd die zoogenaamde invloeden van buiten een vruchtbaren bodem zullen vinden onder het personeel van de marine.

De heer ELLIS, *Minister van Marine:* Mijnheer de Voorzitter! Het zij mij in de eerste plaats veroorloofd mijn erkentelijkheid uit te drukken aan die leden, die in het Voorloopig Verslag en in de Vrijdag ll. gehouden vergadering den optredenden Minister van Marine welwillend zijn te gemoet gekomen. Ik stel daarop natuurlijk hoogen prijs en het moet wel den Minister steun geven bij de vervulling van de door hem aanvaarde taak, waarvan hij zich de moeilijkheden allerminst ontveinst. En ik wil wel oprecht verklaren, dat door mij bij de aanvaarding wel overwogen is, dat, dank de bereidwilligheid van de Kamer, in een 12tal jaren, onze noodlijdende marine is geworden wat zij nu is, en dat ik daaruit het vertrouwen heb geput dat het ook aan mij zou gegeven zijn, in overleg en samenwerking met de Kamer, door geleidelijke aanvulling en door vervanging van het verouderd niet strijdvaardig materieel, alles in een vastgesteld plan, de marine te brengen op de hoogte waarop zij zijn moet, maar in de eerste plaats maatregelen te treffen ten behoeve van het personeel — want dit klemt op dit oogenblik meer — waaromtrent voorstellen der Kamer ter overweging zullen worden aangeboden bij de aanstaande begrooting.

Ik kom nu in de eerste plaats tot het beantwoorden van den wenk door den geachten afgevaardigde uit Apeldoorn, den heer VAN BYLANDT, gegeven, waarvoor ik hem dankbaar ben, omdat hij mij aanleiding geeft duidelijker uit te spreken wat ik bedoeld heb.

Ik vrees, dat men uit de mededeeling in de Memorie van Beantwoording: „de ondergeteekende is geenszins voornemens de belangen van het materieel op den achtergrond te schuiven doch het is thans niet wel doenlijk grootere sommen voor de reconstructie der vloot aan te vragen", afgeleid heeft, dat daardoor de aanbouw van schepen eenigszins verwaarloosd zou worden; maar die woorden „niet wel doenlijk" duiden op twee zaken.

In de eerste plaats hierop: dat wij op het oogenblik 9 schepen van algemeenen dienst en 2 schepen in wording hebben, waarvan

één 2 maanden geleden op stapel gezet is, zoodat, wanneer wij thans al wat klem loopen in den dienst met onze 9 schepen, er weldra 11 zullen zijn en wij daarmede in betere omstandigheden zullen komen; er eigenlijk al zullen zijn.

Er bestond geen aanleiding om nu reeds de kiel te leggen voor een 12de schip voor den algemeenen dienst, omdat de Minister voor zich zelf nog niet beslist heeft of de werf van aanbouw te Amsterdam dient behouden, wij die elders moeten vestigen, of bij behoud van de werf te Amsterdam de toegang naar het open havenfront moet vergroot worden, ten einde iets breedere schepen te kunnen aanbouwen. En ook het aanbouwen van een schip voor de binnenlandsche defensie was niet wel doenlijk, omdat, wanneer ik met de betrekkelijke aanvragen voor nieuwen aanbouw bij de Kamer kom, zij in de gelegenheid moet zijn zich deugdelijk rekenschap te geven van het defensieplan, waarin dat materieel passen moet.

Juist met dat doel is de commissie in zake samenwerking van land- en zeemacht in 't leven geroepen. Natuurlijk is de Minister er op gesteld dat dit defensie-plan met raming van kosten spoedig tot stand kome, omdat hij alleen daarop bouwende, een goede organisatie van materieel en personeel in het leven kan roepen.

In de tweede plaats dit.

Voor de reconstructie der vloot staan twee wegen open: men kan zeer snel aanbouwen, waardoor in hoofdzaak de onderhoudskosten eerst komen als de reconstructie geheel of voor een groot deel afgeloopen is; of men kan langzaam bouwen, wanneer de kosten van onderhoud reeds tijdens het aanbouwen op de begrooting drukken.

Men stelle zich daarbij vooral niet voor dat die kosten van het onderhoud van het modern materieel gering zullen zijn.

Vergelijkt men onze nieuwe pantserschepen met de fregatten, dan komt men tot het resultaat, dat veel meer kosten gevorderd moeten worden voor eerstgenoemde schepen, waaarin driemaal meer indicateur-paarden en een 45-tal hulpwerktuigen.

Nu is de eerste weg voor de reconstructie der vloot niet stelselmatig gevolgd geworden. Van 5 millioen is men gekomen op 4,2 millioen en dit bedrag meent de Minister dat in de toekomst niet noodig zal zijn.

Maar dat wil volstrekt niet zeggen, dat ik den aanbouw zal staken en vooral niet, dat ik de strijdwaardigheid onzer vloot in Indië verwaarloozen zal. Integendeel heb ik reeds besprekingen met mijn ambtgenoot voor Koloniën gehouden, die wijzen op een juist tegenovergestelde richting.

Dit in antwoord aan de geachte afgevaardigden uit Apeldoorn en Utrecht.

De geachte afgevaardigde uit den Helder, niet tevreden met het gegeven antwoord, wenscht nadere inlichtingen omtrent de politieke beginselen van den opgetreden Minister.

Ik kan dien geachten afgevaardigde in dat verband ant-

woorden, dat ik aanvaard den algemeenen grondslag waarop dit Kabinet zich heeft gesteld.

Over den marineraad wensch ik naar aanleiding van hetgeen daaromtrent door den geachten afgevaardigde uit Rotterdam III werd aangevoerd, het volgende op te merken.

In dien raad behooren de actieve vlagofficieren een overwegende stem te hebben. Alle vraagstukken betreffende het personeel en die betreffende het wezen en werken van de Rijkswerven zullen vooral door hun voorlichting zijn te brengen tot een goed einde, tot een goede oplossing. Ik heb gemeend het overwicht van de vlagofficieren niet te moeten neutraliseeren door er te veel andere elementen bij te halen, als bijv. vertegenwoordigers van den torpedodienst en van 's Rijks stoomvaartdienst. Het college werd benoemd door den Minister onder verantwoordelijkheid van dezen en hij meent een ander college niet noodig te hebben. Het tweede college, de commissie in zake samenwerking van land- en zeemacht, zal benoemd worden bij Koninklijk besluit, waaromtrent de voordracht Hare Majesteit reeds heeft bereikt. Over deze instelling hebben drie geachte afgevaardigden opmerkingen gemaakt.

Ik kan mededeelen, dat er eerst over gedacht is dat college te doen bestaan uit 7, later uit 6 leden, maar dat met het oog op staking van stemmen geëindigd is met te bepalen dat het zal bestaan uit 5 leden en zooals het nu bepaald is, vond ook mijn collega van Oorlog het goed. Wij zijn het op dat stuk geheel eens. Het college zal te adviseeren hebben over actueele zaken. De autoriteiten die er zitting in nemen, doen dit krachtens de betrekkingen die zij vervullen; het zijn de hoogste chefs van dienst. Waarom zouden wij buiten hen om, putten uit gepensionneerden? Ofschoon ik gaarne wil toegeven, dat daaronder bijzonder goede werkkrachten schuilen.

Dat zou een verkeerde weg zijn, dien wij ook volgens het oordeel van den Minister van Oorlog niet moeten volgen.

Het opnemen van den directeur-commandant te Hellevoetsluis is wel een oogenblik ter sprake geweest, maar daarvan is afgezien om de boven opgegeven redenen.

Ik twijfel er niet aan of wij zullen spoedig kunnen profiteeren van den arbeid dier commissie.

Over de detacheering in de West is door de afgevaardigden uit Rotterdam III, Utrecht I en Weststellingwerf het een en ander in het midden gebracht. De inlichtingen die de geachte afgevaardigde uit Rotterdam III vroeg zijn door hetgeen de geachte afgevaardigde uit Utrecht, de heer VAN KARNEBEEK, aanvoerde, verstrekt geworden.

De Regeering kan de vaste stationneering niet opheffen, daar komt het eigenlijk op neer. Er is toch reeds blijvend een schip aanwezig voor het station West-Indië, welk schip als hoofdstation heeft Curaçao. De schepen, die voor dien stationsdienst gebruikt worden, de „Suriname" en de „Sommelsdijk", zijn weinig geschikt voor de diensten die er worden gevorderd; het

gevolg er van is geweest, dat de tijdelijke bezoeken der schepen van groot charter eigenlijk ontaard zijn in een vaste detacheering van 1901 tot 1903 en dit is veel te duur. Het onttrekt het volk dat mede rouleert voor Indië aan het vaste program en als de menschen terug komen na 8 maanden of een jaar dienst in West-Indië, dan kan men ze niet direct naar Indië zenden. Hierdoor komt de regeling van de aflossing van het personeel in Oost-Indië in de war.

Wanneer de geachte afgevaardigde uit Rotterdam mij vraagt wanneer het stationneeren in West-Indië zal ophouden, dan antwoord ik dat de Regeering zich daaromtrent niet kan uitspreken. Het valt niet te zeggen dat zulks binnen afzienbaren tijd zal geschieden. Men vergete niet, dat de politieke beteekenis van de West-Indische eilanden toeneemt en die nog veel grooter worden zal, nadat de doorgraving van Amerika zal zijn tot stand gekomen.

Thans een woord over het afschaffen van het oorlam.

Door den geachten afgevaardigde uit Apeldoorn is mij de raad gegeven het oorlam af te schaffen. Ik kan hem verklaren, dat ik het oorlam zal afschaffen. Wanneer de geachte afgevaardigde uit den Helder zegt: men neemt altijd proeven, doe ik echter opmerken dat nooit officieel proeven genomen werden met koolzure dranken. Ik zou gaarne zien, dat het volk zoo'n drank prefereerde. De geachte afgevaardigde uit den Helder zegt: geeft het volk koffie, maar het gaat toch niet aan om het volk in de tropen omstreeks 12 uur 's middags op een kop warme koffie of chocolade te tracteeren. Ik zou gaarne zien, dat de menschen zelf zeiden: ik heb liever een groot glas van die heerlijke koolzure drank dan jenever. Doch wanneer die wensch niet van het volk komen mocht dan zeg ik: gij ontvangt geen jenever meer.

Omtrent het in dienst nemen van Indische jongens kan ik het volgende mededeelen.

Deze Minister heeft de zaak geheel gereed gevonden; hij heeft niets anders gedaan, dan de 5 jongens die in de laatste dagen van Mei l.l. in Nederland aankwamen op de kweekschool te Leiden in ontvangst doen nemen. Ik wensch mij omtrent deze proef niet aan voorspellingen te wagen. Dit zal men misschien wat heel voorzichtig vinden, maar men vergete niet dat het hier een gewichtigen maatregel geldt, nl. het overbrengen van jongens uit Indië.

De commissie van oppertoezicht te Leiden, dit kan ik wel zeggen, was met het denkbeeld niet bijzonder ingenomen, omdat zij gevoelt welke groote verantwoordelijkheid daaruit ook voor haar voortvloeit. De jongens die hier zijn en wier leeftijd loopt van $13\frac{3}{4}$ tot $15\frac{1}{2}$ jaar, vinden het verblijf voorloopig heel aangenaam; zij behooren werkelijk tot de meest intellectueel ontwikkelden en hebben ook gedurende de reis reden tot tevredenheid gegeven. Wanneer de proef gelukt, dan zal ik haar voortzetten, maar is dit niet het geval, dan zeker niet.

De geachte afgevaardigden uit Rotterdam, de heeren VERHEY en FOCK, wenschen in de toekomst een opleiding voor matrozen in Indië, die daar blijvend de vloot zouden bemannen. Zonder mij nu definitief over een dergelijk denkbeeld te willen uitspreken, wensch ik daaromtrent al dadelijk te verklaren, dat ik daarvoor geen sympathie gevoel, want daardoor zou men die categorie van schepelingen uitsluiten van de kans om onderofficier te worden en jongens, die pleizier hebben in het vak willen juist opklimmen.

Men zou dus in Indië ook opleidingen moeten maken voor onderofficier, kanonnier, torpedist, enz. Nu is het wel gemakkelijk te spreken van kleine opleidingen, maar er zijn in Indië een 3000 tal Europeanen op de vloot, onderofficieren van alle rangen en als die daar allen opgeleid moeten worden krijgt de zaak groote afmetingen.

Ik kom thans tot de vraag mij gesteld door den geachten afgevaardigde uit Amsterdam II, den heer DE VISSER, omtrent de korporaal-stokers. De heer DE VISSER heeft mij gevraagd of ik, door het indienen van de Nota van Wijziging, wil geacht worden partij gekozen te hebben voor de reorganisatie, zooals de meerderheid der commissie die wenscht.

Mijnheer de Voorzitter! Ik heb omtrent die quaestie geen keuze gedaan tusschen de denkbeelden van de meerderheid en die van de minderheid der stokerscommissie, want ik had omtrent die zaak een gevestigde meening, zooals kan blijken uit de notulen der commissie-vergadering van 11 Juni 1902. Daarin staat het volgende: „De voorzitter doet nog mededeeling van een onderhoud met den afgetreden commandant van de zeemacht, en met den schout-bij-nacht ELLIS, welke beiden van oordeel waren, dat de werklieden uit de stokers moesten voortkomen."

Maar noch de meerderheid der commissie, noch de Minister meenden, dat men bij urgentie geen werklieden door werving uit de burgermaatschappij moest aannemen en daarvoor wordt juist het geld aangevraagd. Zeker zou ik het eerder gedaan hebben, als ik bij mijn optreden niet onmiddellijk het rapport der stokerscommissie had gezonden naar den directeur en commandant der marine te Willemsoord, die voor de opleiding der werfdivisie bedoeld in dat rapport de verantwoordelijkheid zal dragen. Deze moest eerst gehoord worden en verslag uitbrengen, wat hij ook gedaan heeft. En nu is het eigenaardig, dat, waar in de door dien vlagofficier benoemde commissie zitting hadden twee officieren-machinist 1ste klasse, waarvan de een als waarnemend ingenieur met lof te Soerabaja werkzaam is geweest, beiden met de andere leden der commissie tot de conclusie zijn gekomen, dat de werklieden bij voorkeur uit de stokers moesten getrokken worden.

Ik wensch overigens op te merken, dat in de stokerscommissie hebben zitting gehad een kapitein ter zee als president, een luitenant ter zee 1ste klasse, oud-leeraar in de stoomwerk-

tuigkunde aan het Koninklijk Instituut voor de marine, een ingenieur der marine en verder twee officieren van 's Rijks stoomvaartdienst, waarvan een inspecteur van dien dienst, en dat de minderheid der commissie uit genoemden inspecteur bestond. Mocht nu later blijken, dat ik verkeerd heb gezien en dat de stokers geen goed materiaal opleveren voor de werklieden, welnu dan veranderen wij van koers.

De bedoeling is eenvoudig den Minister de gelegenheid te geven om onbevaren werklieden als korporaal-stokers in de marine te nemen en verder korporaal-stokers, nagenoeg als de marine thans heeft, met premie bij aanneming.

Dit is noodig, want er ontbreken 134 korporaal stokers, waarvan 96 in Indië.

Er komen dan twee categorieën van korporaal-stokers. De eerste categorie, bestaande uit werklieden 1ste klasse, zal ontvangen f 55, met f 16 verhoogde soldij, zoodat hun traktement voor Indië bedragen zal f 71 's maands. De tweede categorie zal bestaan uit personen die minder kennis bezitten dan de tegenwoordige korporaal-stokers. Deze worden aangenomen op een premie van f 20 voor ieder jaar; dus ontvangen zij bij indiensttreding f 100. Nu stel ik mij voor, dat korporaal-stokers en stokers 1ste klasse, die den dienst verlaten hebben, zullen terugkomen, omdat de vooruitzichten beter zijn geworden. Doordat de bedoeling is 24 stokers van de 1ste klasse en 50 van de 2de klasse aan te werven, zullen van de 50 korporaal-stokers 2de klasse, 20 dadelijk worden opgeleid tot korporaal-stokers 1ste klasse. Alle anderen gaan op de varende schepen.

De korporaal-stokers 1ste klasse-werklieden behoeven het stoken niet te leeren, ook niet om bevorderd te kunnen worden.

De Kamer bindt zich dus alleen voor de werklieden die worden aangenomen om 4 jaar de marine te dienen, maar kan de Kamer zich met de organisatie later niet vereenigen, dan eindigt het dienstverband voor die menschen na 4 jaar.

Wat de recruteering uit de zeemilitie aangaat, de bezwaren door den geachten afgevaardigde uit Rotterdam III aangevoerd gelden ook bij mij. Bovendien andere bezwaren niet door den geachten afgevaardigde vermeld. Dit neemt niet weg dat ik een 300 man heb laten polsen en dat er 45 waren die wel geneigd waren om te teekenen op de voorwaarden aangegeven door den gewezen luitenant-ter-zee 1ste klasse Jonckheer. Ik geloof echter niet dat onder die 45, toekomstige onderofficieren waren en ik denk veeleer dat zij na 5 jaar den zeedienst zouden verlaten. Onder die miliciens waren er niet veel van de groote vaart, slechts 6, verder 22 schippersknechts en een 10-tal visschers, waaronder 5 riviervisschers, enz.

De geachte afgevaardigde uit den Helder vroeg of ik veel geld zal geven aan de zeemiliciens die als vrijwilligers in den zeedienst wenschen over te gaan. Op de begrooting van 1904 zullen gelden worden aangevraagd voor een voorloopige proef

en ik stel mij in 't algemeen voor hun te geven wat zij voor de marine waard zijn.

Ik kom nu tot de vragen door den geachten afgevaardigde uit Veghel gesteld.

De eerste vraag betrof de ontevredenheid onder het scheepsvolk. Ik wensch bij de beantwoording dier vraag de marine te verdeelen in verschillende groepen.

Het korps mariniers verkeert in een eigenaardigen toestand. Reorganisatie is noodig, dat weet iedereen, van den hoogste tot den laagste, en men is daardoor onrustig. Onrust is echter geen ontevredenheid. Hoe gaarne de Minister dit korps zou reorganiseeren, hij wordt geremd, is gebonden door de Staatscommissie. Reorganisatie kan echter voor dezen Minister nooit bedoelen opheffing onzer zeesoldaten, wel nauwere aansluiting bij de marine. Onrust is geen ontevredenheid, zeide ik, en dit is zeker wel bewezen bij de werkstaking, toen de mariniers zich gedragen hebben op een wijze boven mijn lof verheven.

En te Rotterdam èn te Amsterdam zijn geen straffen uitgedeeld, niettegenstaande zich onder de mariniers bevonden die 3 jaar in Indië waren geweest, recht hadden op verlof, doch dat hebben moeten opofferen voor een drukken en onaangenamen dienst.

De ontstemming die heerscht bij het personeel van den stoomvaartdienst is hieraan te wijten, dat de organisatie van het personeel niet overeenkomt noch verband houdt met den gewichtigen werkkring dien het aan boord bekleedt. Het eerste werk van dezen Minister is geweest de reorganisatie ter hand te nemen en de voorstellen zullen de Kamer ter overweging worden aangeboden bij de begrooting van 1904.

Wanneer de machinisten, ziende dat hun vooruitzichten aan wal beter zijn dan die aan boord, den zeedienst verlaten, dan hebben zij gelijk.

De eenige manier om hen te behouden is, om hun vooruitzichten te verbeteren en dat hoopt de Minister in overleg met de Kamer te doen. Men spreekt evenwel van een groot verloop, maar dit is in 1897 en 1903 hetzelfde, namelijk 26, en in de tusschen liggende jaren lager, en dat is niet zooveel.

Voor de machinisten heb ik — ik herhaal het — een woord van lof. Zij doen goed hun werk, zelfs onder zeer moeilijke omstandigheden.

Van de stokers kan ik niet zoo onverdeeld in mijn lof zijn. Maar wanneer men nagaat in hoe weinig tijd somwijlen van hen militairen moeten gemaakt worden, dan is het niet te verwonderen, dat er onder de jongere stokers gevallen voorkomen van ongehoorzaamheid.

Er is een stokersbond opgericht. Ik vrees, dat deze onder invloeden buiten de zeemacht den verkeerden kant zal opgaan; maar zij zal zeer zeker nooit zoo verkeerd kunnen loopen als de matrozenbond; daartegen zal de Minister waken.

Thans de officieren bij de zeemacht.

Men heeft gesproken van een ontevreden geest, die onder de officieren zou bestaan. Ik kan dit niet beamen; ook kan ik niet voetstoots toegeven, dat het verloop der officieren verklaard zou moeten worden door dien ontevreden geest, zooals de geachte afgevaardigde uit den Helder heeft gezegd. Het verloop — ik heb het in de stukken reeds gereleveerd — is niet zoo groot. In de laatste 10 jaren heeft dit 26 en in de 20 daaraan voorafgegane jaren 27 bedragen. Men kan dus niet spreken van een grooter verloop.

Dat er officieren zijn die onder den invloed raakten van de scheuring, welke in den laatsten tijd tusschen de meerderen en de minderen is ontstaan, is te begrijpen. Wanneer men hart voelt voor het personeel is elke scheuring onaangenaam. Er zullen officieren zijn, die er moedeloos onder worden, wellicht te zwak optraden, weer anderen, die den anderen kant uitgingen en veeleischend werden. Kwaad sticht kwaad, dat is een gewoon verschijnsel. Maar dat dit op het verloop zou hebben geïnfluenceerd meen ik te mogen betwijfelen; veeleer heeft daarop invloed minder gunstige promotie in de lagere rangen en een vroegtijdig huwelijk. Wanneer men jong huwt en de tijd breekt aan om naar Indië te vertrekken, dan rekent men uit, hoeveel malen dat nog moet gebeuren en, wanneer zoo iemand dàn een goed heenkomen buiten de marine kan vinden, dan moet hij al buitengewoon veel liefde voor zijn vak hebben, om er niet uit te gaan.

Nu de onderofficieren.

Hun positie vereischt verbetering. Daarvan zal de begrooting voor 1904 getuigen en voor zooveel het zaken betreft van huishoudelijken aard zal ik niet traag zijn in het aanbrengen van verbeteringen. Van ontevreden geest bij de onderofficieren kan en mag men niet spreken.

Ik ken de onderofficieren, zij mij, en ik kan verklaren, dat zij goed zijn.

Ik zeg: zij kennen mij, en dat wel naar aanleiding van de door den geachten afgevaardigde uit den Helder gedane vraag of ik bij de reorganisatie van het personeel op requesten van onderofficiersvereenigingen zal willen letten.

Hierop antwoord ik, dat als bemiddelaar optreden onnoodig is, dat de onderofficieren weten dat ik bekend ben met hun wenschen en nooden en dat ik vertrouw dat zij een bescheiden standpunt zullen blijven innemen.

Nu kom ik aan de matrozen.

Dat onder een deel der matrozen een geest van ontevredenheid heerscht, kan niet ontkend worden. Vooral wordt die geest aangetroffen bij een kern der minderen, behoorende tot den Algemeenen Bond van Nederlandsche marinematrozen, welke zich schaart om en leiding ontvangt van buiten de zeemacht staande personen. Die kern terroriseert de andere leden van den matrozenbond, die op afstand staan en geen medespreken hebben, sticht verwijdering tusschen meerderen en minderen, en

wat nog het ergste is, tracht tegenzin in den dienst in te boezemen bij het jonge volk dat zijn intrede in den actieven dienst doet.

Men heeft die jongens wel zooveel mogelijk buiten allerlei schadelijke invloeden gehouden, maar 31 pct. komt uit Amsterdam, waar ook het opleidingsschip is. Ik acht die plaats voor dat opleidingsschip weinig geschikt en vrees dat daar reeds de bodem wordt bereid waarin later gemakkelijk het zaad van ontevredenheid wortel schiet. Bij aan boord komst richten de jongens, die tot nog toe in aanraking zijn geweest met de beste schepelingen, zich naar de oudere matrozen, waaronder er zijn die hun leeraren dat zij zijn militaire arbeiders, uitgebuit door het kapitaal, strijdende voor hun rechten.

Dan is het doodnatuurlijk dat van vele jongens het hoofd op hol gaat. Velen zijn daardoor reeds letterlijk op straat geraakt. De statistiek wijst aan, dat in de laatste twee jaren van de lichtmatrozen en matrozen 3de klasse 5 % wegens slecht gedrag uit den dienst moesten ontslagen worden tegen 2,7 % in vorige jaren.

Ik heb reeds gezegd, dat die ontevreden en indisciplinaire geest bij de matrozen gelukkig verre van algemeen is. Ik acht evenwel het verschijnsel van bedenkelijken aard. Daarin moet onverwijld verbetering worden gebracht.

Maar zijn er redenen voor ontevredenheid?

Men noemde de recruteering op jeugdigen leeftijd en achtte dat onzedelijk.

Waarom onzedelijk? Wanneer ik tot een jongen zeg: kom bij mij, ik zal u kleeden en voeden, ik zal u orde en tucht leeren, u vormen tot een matroos, om het land te dienen; gij zult komen in een complex van 4000 man, waaronder 1200 onderofficieren, van korporaal tot adjudant, dus met goede kansen op bevordering wanneer ge goed oppast. Ge zult pensioen krijgen, wanneer ge lang genoeg gediend hebt. Kan het onzedelijk genoemd worden tegenover dit alles een zeker dienstverband te stellen? Het stelsel is niet onzedelijk, de uitvoering kan onzedelijk zijn, wanneer men niet genoeg belang in zoo'n jongen stelt die zich geheel geeft; wanneer men hem niet, als hij op eigen beenen komt te staan, blijft steunen, en vooral wanneer men dan niet slechte invloeden blijft afwijzen.

Het stelsel is niet kwaad, wat niet wegneemt, dat ik, als het mogelijk is, den leeftijd der aanneming iets hooger op te voeren, dit zeer zeker zal doen. De Kamer zal zich wel herinneren wat de admiraal Ten Bosch over den leeftijd van indiensttreding der jongens op de Kweekschool te Leiden indertijd geschreven heeft. Hoe die vlagofficier waarschuwde tegen het opdrijven van den leeftijd. Nu heeft de wet op den leerplicht daarin wel eenige verandering gebracht, maar niet veel. Het blijft nog altijd waar, dat, zoodra een jongen komt op den leeftijd dat hij iets kan verdienen, de ouders hem ongaarne in dienst laten gaan, zijn neiging voor den zeedienst tegenwerken.

Dit alles neemt intusschen niet weg, dat het dienstverband van zulk een jongen moet verkort worden, maar dit is niet

zoo'n eenvoudige quaestie. Leerrijk is te dien opzichte wat in Engeland is voorgevallen. De admiraals hebben daar het voor en tegen van een kort dienstverband ampel bediscussieerd in de Royal United Service Institution. Nu is mijn overtuiging, dat wij het dienstverband wel moeten verkorten, maar in dien zin, dat de schepeling die bij expiratie van het eerste dienstverband den zeedienst verlaat, nog voor eenige jaren aan de marine-reserve verbonden blijft, zonder eenige verplichting evenwel om op te komen, dan in tijd van oorlog.

Dat is eenigszins overeenkomende met het nieuwe Engelsche stelsel.

Ik wensch te releveeren, dat reeds veel gedaan is om het uit den dienst gaan van jeugdige schepelingen te vergemakkelijken wanneer het blijkt, dat zij niet geschikt zijn voor het zeemansleven. Elke commandant kan zulk een schepeling voordragen voor ontslag.

De inkomsten van het personeel zullen, voor zooveel noodig, verbeterd worden, maar te recht is opgemerkt, dat ons personeel niet zoo slecht wordt betaald.

De geachte afgevaardigde uit Rotterdam heeft gewezen op de wenschelijkheid om bij het vaarplan rekening te houden met het personeel. Ik ben dit geheel met dien geachten afgevaardigde eens en juist daarom heb ik de „Kortenaer" en niet een schip voor algemeenen dienst voor het station West-Indië bestemd.

Wij moeten verder trachten meer stabiliteit in onze marine te brengen, wat ten goede komt aan het elkaar leeren kennen en waardeeren.

Het zal intusschen voor de schepen der binnenlandsche defensie meer bezwaarlijk gaan die gewenschte stabiliteit te bereiken in verband met de oefeningen der zeemilitie.

Als reden van ontevredenheid wordt ook genoemd de ongunstige levensvoorwaarden waaronder het mindere personeel aan boord verkeert. Nu gaat het samenkoppelen van de begrippen „comfort" en „scheepsleven" zeer moeilijk, wat natuurlijk niet wegneemt, dat den schepelingen het leven zoo aangenaam mogelijk moet gemaakt worden; zoowel aan boord als aan den wal, ook in Indië.

Van kazerneering is de Minister beslist voorstander, en ik hoop weldra daarvoor plannen gereed te hebben. Niet alleen uit een oogpunt van hygiëne en comfort acht ik kazerneering gewenscht, maar ook met het oog op de oefeningen, want kazerneering maakt mogelijk het stelsel toe te passen van toevoeging aan de kazerne van schepen en vaartuigen als „tenders", waarmede met minder materieel dan thans de oefeningen zullen kunnen geschieden.

De Minister heeft gegevens ontvangen omtrent een in Indië naar de scheepsvoeding ingesteld onderzoek.

Onafhankelijk daarvan heb ik aan een commissie, onder voorzitterschap van een kapitein ter zee, en waarin o.a. ook

zitting hebben een hoofdmachinist en een opperschipper, opgedragen om voorstellen in te dienen tot verbetering van het voedingstarief, waarbij vooral zou zijn te letten op den smaak der schepelingen. Die commissie heeft dus de verplichting schepelingen te hooren, en van ieder die voor de commissie verschijnt, worden de verklaringen geverbaliseerd.

Die commissie is nog werkzaam. En nu kan ik mij zeer goed begrijpen, dat, wanneer het bestuur van den matrozenbond ongevraagd bij de commissie met menu's aankomt, dat bestuur wordt afgewezen, gelijk een der geachte sprekers zeide. Maar dat geschiedt niet op last of aanwijzing van den Minister, daar is de president van de commissie zelf mans genoeg voor.

Nu de slechte behandeling, door superieuren den schepeling aangedaan. Dit is een aangelegenheid van zeer ernstigen aard. De marine telt, zooals ik zeide, een 700tal zeeofficieren, bovendien pl. m. 2100 onderofficieren van verschillenden rang. En het zou wel vreemd zijn als onder al die menschen niet waren die minder goed of zelfs slecht hun plicht deden.

In de reglementen staat duidelijk, dat ieder meerdere verplicht is den mindere te beschermen, als behartiger van diens belangen op te treden. De geachte afgevaardigde uit Weststellingwerf kent blijkbaar het Reglement op de krijgstucht niet, anders zou hij niet zoo tegen de militaire tucht zijn te velde getrokken.

Art. 3 der inleiding van dat Reglement, geeft juist weer hoe de toestand, de verhoudingen aan boord behooren te zijn.

Het luidt aldus:

„De beste eensgezindheid behoort ook in de zeedienst plaats te hebben, alle partijschappen moeten vermijd worden en regtvaardigheid het rigtsnoer van alle daden zijn; een ieder moet met genoegen en zonder morren zijn plicht doen, zich tot eigene en anderens verbetering en tot voorkoming van elkanders misstappen bevlijtigen, de ongemakken geduldig verduren, elkander wederkeerige achting toedragen en eenstemmig tot het welzijn en de eer van een ieder in het bijzonder, en in het algemeen tot het welbetrachten van 's lands dienst ter zee, medewerken."

Het is een der artikelen van de statuten van den grooten marinebond, edeler en beter dan van den bond, waarvan straks sprake geweest is en waarvoor een beschermer opgetreden is. De Minister kan overigens de verzekering geven, dat hij iedereen bij de zeemacht tot zijn plicht houden zal.

Zooals thans de voorschriften bij de marine zijn, behoeft een commandant geen voorstellen van algemeene strekking in het belang van het personeel te doen.

Dit zal anders moeten worden en de Minister zal in dien geest de verordeningen wijzigen, zoodat ook in dit opzicht de militaire vereenigingen volkomen overbodig worden.

En nu wat de straffen betreft. De Minister straft zelf niet en kan ook niet een bepaalde straf doen opleggen. Hij is in

het algemeen verantwoordelijk voor het handhaven der tucht bij de zeemacht.

De wetgever heeft niet gewild dat de Minister beslissen zou of bijv. een matroos 2 dagen en geen 5 dagen strafdienst verrichten moet; dit is aan den commandant overgelaten. De wet schenkt den commandant bij het opleggen van straf een zekere ruimte. Aan hem, wien de zorg voor de bemanning en het schip, het handhaven van eer van de vlag en van de natie toevertrouwd is, heeft de wet die zelfstandigheid geschonken. Men verlieze hierbij niet uit het oog, dat de straf is een opvoedingsmiddel, en in dit licht beschouwd, kan men op een afstand moeilijk zeggen, deze man is te zwaar en die te licht gestraft geworden.

Dit neemt echter niet weg, dat sommige commandanten wel eens te zwaar, anderen weder te licht zullen straffen. Er bestaat evenwel thans een voorschrift, dat de admiraal die een schip inspecteert zich er rekenschap van behoort te geven hoe het strafregister er uitziet, hoe de commandant straft. Maar een strafregister kan men bij zoo'n inspectie niet in détails nagaan. In dat opzicht kan wel wat verbeterd worden, door verplichtend te stellen dat de commandant jaarlijks een statistiek opmaakt, naar regelen door den Minister vast te stellen, van de over het jaar opgelegde straffen.

Ik merk verder op, dat ik niet weiger te spreken over de tucht aan boord van de „Gelderland", want dat is een belangrijke zaak en ieder Minister wil gaarne met de Kamer van gedachten wisselen over zaken van belang, maar daar ik het strafregister van dien bodem over 1902 nog niet heb ontvangen, kan ik over het onderhavige geval onmogelijk mijn meening zeggen. Ik kan mij als Minister niet wagen aan bespreking van dingen die hier in de Vergadering komen langs illegalen weg en te kwader trouw.

De heer HUGENHOLTZ: Het lijstje van den Minister KRUYS.

De heer ELLIS, *Minister van Marine:* Iemand, die conduiterapporten door kwade trouw verkregen hier doet introduceeren, kan ook geflatteerde cijfers leveren en 't ligt mijns inziens noch op den weg van den Minister, noch op dien van de Kamer om zulke zaken te bespreken.

De klacht, dat er thans zooveel meer en zwaarder zou gestraft worden dan vroeger, is van grond ontbloot. Een vergelijkend overzicht van de straffen bij de zeemacht in Oost-Indië in 1888 en 1901, dat ik hier voor mij heb, toont het tegendeel aan.

In 1888 hadden er onder een admiraal, waarvan men waarlijk niet zal kunnen zeggen dat hij niet in alle opzichten een goed vlootvoogd was, 550 strafopleggingen plaats met een aantal van 2447 strafdagen, gemiddeld 4½ dag. In 1901 kwamen voor 348 strafopleggingen met 1318 strafdagen, gemiddeld 3,8.

Er zijn in dezen staat verschillende rubrieken van strafredenen en nu is het eigenaardig dat in al die rubrieken en ook het

totaalcijfer voor 1901 veel lager is dan voor 1888; 2415 strafdagen tegen 1244 in 1901.

Ik zal deze statistiek, die zeer interessant is, ter griffie deponeeren voor de leden die er kennis van willen nemen.

De heer HUGENHOLTZ: Dan is de „Gelderland" ver boven het gemiddelde.

De heer ELLIS, Minister van Marine: De statistiek van veroordeelingen die door den geachten afgevaardigde uit Rotterdam is gevraagd, zal ik trachten te leveren en omtrent de statistieken van andere natiën zal ik inlichtingen inwinnen.

Wat zal de Minister verder doen in het belang van het personeel?

De Minister zal trachten een frisschere strooming door het personeel te brengen, ook door „sport". Het personeel is op weg wat duf te worden.

Hij zal trachten de marine te zuiveren, door de slechte elementen onverbiddelijk den zeedienst uit te sturen.

In de thans gemaakte regeling voor het ontslag zal geen verandering worden gebracht. Overigens wenscht de Minister den invloed van alle mogelijke militaire vereenigingen en bonden te fnuiken, voor zoover zij niet medewerken tot instandhouding van de militaire tucht. Wanneer de geachte afgevaardigde uit Veghel mij vraagt: hoe de Minister staat tegenover den matrozenbond, dan antwoordt hij: heel sterk, die bond is aan het verloopen; op het oogenblik telt de bond, voor zoover ik kan nagaan, een 600 leden minder dan eenige jaren geleden.

De militaire vereenigingen acht de Minister nuttig noch noodig, dus ongewenscht.

Ik heb nog eenige vragen te beantwoorden.

In de eerste plaats die van den geachten afgevaardigde uit den Helder. Wanneer de Zondagsche concerten in den Helder *dienst* zijn, dan zullen zij door mij worden afgeschaft, maar, voor zoover ik het mij herinner, zijn die concerten geen dienst.

Wat de toelating van bladen betreft geloof ik dat in hetgeen ik reeds gezegd heb voldoende is uitgedrukt, dat ik niet licht zal overgaan om door het maken van een lijst van verboden couranten, boeken, enz. in te grijpen daar waar de commandant de man is die de tucht moet uitoefenen. Ik wensch aan de commandanten de keuze der middelen te laten die zij noodig hebben om de tucht te handhaven. Ik kan dus daaromtrent geen beloften geven.

De geachte afgevaardigde weet dat ik mij als commandant nooit verzet heb tegen „Extra Tijding".

Ik heb nu nog eenige vragen van den geachten afgevaardigde uit Weststellingwerf te beantwoorden. Het zal de bedoeling van den geachten afgevaardigde wel niet zijn, dat ik al zijn opmerkingen en vragen zal beantwoorden. Ik zal mij er toe bepalen hier en daar eenige grepen te doen, en dan wensch ik den

geachten afgevaardigde in de eerste plaats er op te wijzen, dat niemand van de belanghebbenden zich vergist zal hebben in de uitdrukking, die ik in de stukken heb gebezigd, dat hij die een pluimpje geeft aan zijn meerdere bloot staat aan straf.

De geachte afgevaardigde heeft dat zoo opgevat, alsof de Minister van oordeel was, dat ieder die zijn meerdere een pluimpje geeft, volgens art. 28 den bak in moet, maar de matrozen weten beter, wat ik bedoel; dat komt, omdat zij mij kennen. De zaak is deze: wanneer een minder militair in een courant aan superieuren een ander superieur ten voorbeeld stelt, die in zijn smaak valt, dan heeft hij veel kans om gestraft te worden.

Zoo werd het ook begrepen in „Het Anker". De heer HUGENHOLTZ zeide in zijn rede herhaaldelijk niet te weten of de mededeeling juist was. Men had hem zóó de zaak verteld, maar ik vraag of men dan zoodanige aangelegenheid op die wijze ter sprake behoort te brengen. Natuurlijk behoort men goed onderscheidingsvermogen te hebben om te oordeelen over zaken die men niet meeleeft; dat is het onderscheid tusschen hem en mij, ik weet niet alleen wat de matrozen zeggen, maar ook wat zij niet zeggen.

De afgevaardigde uit Weststellingwerf wenschte te weten in hoever de commandant van de „Holland" schuld had in het gebeurde te Christiana.

Ik zal daaromtrent alleen mededeelen, dat ik als directeur en commandant der marine te Willemsoord, zoodra het schip bij die directie kwam, een onderzoek heb ingesteld of er termen waren tot rechtsvervolging; de uitslag van dat onderzoek was, dat ik aan den Minister heb gerapporteerd, daartoe geen termen aanwezig waren.

Ten aanzien van hetgeen die geachte afgevaardigde heeft gezegd over het Instituut voor de marine, wensch ik te verklaren, dat zijn mededeelingen niet kunnen slaan op het Instituut van heden, maar betrekking moeten hebben op een denkbeeldig instituut of op zoodanige instelling in het verleden. Er heerscht op dit oogenblik een frissche geest bij de adelborsten en het is opmerkelijk hoe de tegenwoordige commandant het hart van de jongelieden weet te winnen en zonder straffen een zelfstandigheid bij hen weet aan te kweeken, die aan hun later optreden zeer ten goede moet komen.

Ik kom thans tot de tegenwerking van de anti-alcoholbeweging, waarvoor zich ook de afgevaardigde uit den Helder heeft geïnteresseerd. Ik stel er prijs op hier te verklaren, dat van tegenwerking van de zaak zelf geen sprake is geweest. In parenthesi moet mij de opmerking van het hart, dat hier veel gepleit wordt voor menschen, die uit den dienst zijn verwijderd wegens slecht militair gedrag en dus geen aanbeveling verdienen. Ook deze schepeling werd sedert met een ontslagbrief 2de soort uit den zeedienst verwijderd.

De persoon, dien het in dit geval gold, is gestraft met één dag scheepsarrest, de lichtste straf, omdat hij niet den weg

had gevolgd, die hem was voorgeschreven voor het aanbrengen van zijn belangen.

Het was een schepeling, die onder den duim moest worden gehouden, omdat hij altijd trachtte af te wijken; hij moest dus een kleine vingerwijzing hebben, ter waarschuwing en, zooals de commandant bij de strafreden aanteekent, ter voorkoming dat hij in den vervolge onbekendheid zou kunnen voorwenden met de algemeene orders.

Waar het evenwel op aankomt is, dat niettegenstaande de strafoplegging, aan het verzoek werd gevolg gegeven, zooals die schepeling zelf op eigenaardige manier in een courant, het „Soerabaiasch Handelsblad" van 1 April 1902, heeft verklaard.

Daarin lees ik:

„Was het soms in een onbehoorlijken toon geschreven! Niets van dat alles! Getuige de veranderingen in de cantine sedert aangebracht, waaronder beperkte verkoop van alcoholische dranken, het in orde brengen der kegelbaan, het in de zaal neerzetten van verschillende spelen, zooals dam, domino. e. a."

Wat blijft er nu over van de beweerde tegenwerking der anti-alcoholbeweging?

Ten slotte de opmerking over de gemerkte blikken in het magazijn te Willemsoord. Dit lijkt van weinig belang en men lacht er om, maar zooals de zaak werd voorgesteld schuilt er kwade trouw in, want men doet gelooven dat zulks geschiedt om de menschen van de wijs te brengen, ten einde hun oude blikken te kunnen voorzetten met een merk van jongen datum.

De quaestie is deze. De levering is over een jaar en de oplevering geschiedt bij termijnen, terwijl de inmaak geschiedt zooals de geachte afgevaardigde dit heeft voorgesteld, naar gelang van het seizoen. Nu is de leverancier aansprakelijk voor den inhoud van de blikken twee jaar na de aflevering. Die blikken zijn voorzien van een merk langs lithographischen weg aangebracht en aangezien men natuurlijk niet zoovele steenen kan nemen als er afleveringen te merken zijn, heeft men bepaald dat op alle blikken de laatste datum van levering zou worden gesteld. Dit komt der marine ten goede, want daardoor is de leverancier twee jaar aansprakelijk na den laatsten datum. Hoort men, zooals de geachte afgevaardigde uit Weststellingwerf, de zaken voorgesteld door menschen die er niets van weten, dan vertelt men licht iets, dat niet juist is.

De geachte afgevaardigden uit den Helder en Apeldoorn hebben mij gevraagd, waarom ik zoo hard ben geweest tegenover de weduwen van aan de cholera in Indië bezweken schepelingen. Maar ik ben in het geheel niet hard geweest; men verwart bij deze begrooting den Minister meermalen met diens voorgangers.

Toen ik optrad was die afwijzing al geschied, in November 1902 door den Minister Kruys en in Januari 1903 door den Minister Bergansius. Mijns inziens te recht, daar de menschen, waarvan de weduwen requestreerden, overleden aan cholera,

onder werking van de vorige pensioenwet en onder die pensioenwet gold de cholera zeker niet als een reden voor het toekennen van weduwenpensioen. Eenmaal is in 1897 op advies van de Kamer aan de weduwe HARKES pensioen toegekend, hoewel haar man aan cholera was gestorven. De man was lijdende aan luchtpijpontsteking, naar Soekaboemi geëvacueerd en had daar cholera gekregen en op grond dat hij die luchtpijpontsteking in en door den dienst had gekregen adviseerde de Kamer tot toekenning van pensioen aan de weduwe en vereenigde de Minister zich met dat advies.

Nu is de nieuwe Pensioenwet van kracht en wil ik gaarne verklaren dat ik geheel meega met de opvatting van den Minister BERGANSIUS, zooals die in de *Handelingen* is opgenomen. Marine zou eveneens handelen ten opzichte van een schepeling in Nederland.

Iets anders is het echter waar het Aziatische cholera in Azië, namelijk in onze Oost-Indische koloniën betreft, omdat de cholera daar, evenals malaria en beri-beri, behoort tot die levensbedreigende omstandigheden, waarvoor een schepeling krijgt hoogere soldij, dubbel tellen van dienstjaren en hooger pensioen. Waar de vroegere Pensioenwet niet zooveel ruimte liet, kan men nu wel degelijk menschen, die aan cholera of andere ziekte sterven beschouwen als gestorven in en door den dienst. Maar daarbij moet elk geval op zich zelf beschouwd worden. Men kan niet in het algemeen zeggen dat de weduwe van iemand die in Indië aan cholera is gestorven pensioen zal krijgen, want wat zou men dan moeten doen met malaria of beri-beri en in West-Indië met gele koorts?

Ik kan alleen beloven een milde toepassing van de Pensioenwet, waar het moet, in afwijking van het gevoelen van den Militairen Pensioenraad.

Waar door den Minister KRUYS echter een, zij het ook niet officieel geboekte, belofte is gedaan, zal ik die nakomen en aan de bedoelde weduwen een gratificatie schenken.

De geachte afgevaardigde uit Rotterdam III maakt mij opmerkzaam dat ik niet heb geantwoord op de vraag betreffende de „Sumatra". Waarom is deze bodem niet van Koloniën overgenomen en voor West-Indië bestemd geworden? Voor dit doel zou aan de „Sumatra" f 800 000 moeten besteed worden en daarvoor verkreeg men dan een schip van weinig gevechtswaarde, niet passende in onze binnenlandsche defensie en daarvoor niet pasklaar te maken. Veel besparing aan personeel zou de „Sumatra" niet geven wanneer men zich bepaalt tot het machinekamerpersoneel, en daarom is het voornamelijk te doen. Men zou 9 stokers winnen en dat is niet de moeite en zeker niet de groote kosten waard. Daarom liever de „Kortenaer", die de aanmerkelijke winst geeft van 2 machinisten, waaronder een officier, en 41 stokers van korporaalsrang en minderen, boven de schepen type „Regentes".

De VOORZITTER deelt mede, dat de heeren VAN DEN BORCH VAN VERWOLDE en HEEMSKERK hebben bericht wegens ambtsbezigheden verhinderd te zijn de vergadering bij te wonen.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De vergadering wordt voor een half uur geschorst, daarna hervat en de beraadslaging voortgezet.

De heer HUGENHOLTZ: De Minister heeft ons vanmorgen vergast op zijn antwoord; indien hij vóór zich had gehad de bemanning van een onzer groote oorlogsschepen, die hij nu eens op zijn eigenaardig gemoedelijke wijze had moeten vertellen, dat zij in menig opzicht ongelijk hadden met ontevreden te zijn over hun toestand, dan had hij waarlijk de zaak niet beter kunnen aanleggen dan hij deed.

Ik vrees echter, dat de Minister, nog zoo kort aan de Ministerstafel gezeten, zich te veel nog waant als staande op zijn oorlogsbodem, in plaats van hier in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, waar men niet met een gemoedelijk woordje links en een aardige kwinkslag rechts de verschillende op- en aanmerkingen van zich afwerpt, maar waar men behoort in te gaan op de geuite klachten en grieven.

Ik meen dit te mogen aanmerken als de grootste grief tegen wat de Minister vanmorgen gesproken heeft, dat van een ernstige, degelijke bespreking van het moeilijke vraagstuk, hetwelk zich bij onze marine voordoet, geen sprake geweest is bij dezen Minister.

De Minister treedt op vrijwel als autocraat, het moge zijn een zeer goede, die het uitnemend meent, maar een autocraat niettemin.

Zoo heet het: de onderofficieren behoeven waarlijk niet te requestreeren; ik weet precies wat zij noodig hebben.

Het kwam mij voor, toen ik dat hoorde, alsof wij niet waren in het gebouw der Tweede Kamer, maar in een huis, van meer gewijden aard, waar hetzelfde wel eens gezegd wordt van het Opperwezen, Dien men niet behoeft te vragen, omdat Hij weet wat wij menschen van noode hebben.

Op dit standpunt stelt zich de Minister tegenover de onderofficieren.

Na den terugkeer van de „Holland", zoo zegt de Minister, adviseerde commandant ELLIS dat er geen termen voor vervolging waren. Maar wij vroegen juist: waren die termen er niet, en nu hooren wij slechts: er waren geen termen voor vervolging, alsof daarmede de zaak uit was. Nu heeft geen kamerlid meer het recht te vragen: Minister ELLIS, wilt gij zoo vriendelijk zijn ons te vertellen, *waarom* er geen termen voor vervolging waren. Neen, zegt de Minister, ik vond het zoo, en wij moeten daarin berusten.

Dit is een staaltje van 's Ministers autocratisch optreden. Hij geeft overigens een luchtig woordje hier en daar op tal van beschuldigingen, welke ik heb geuit, op enkele uitzondering na, geen antwoord.

Ik heb die beschuldigingen gesteld in vragenden vorm, met opzet, en men heeft daaruit willen afleiden, dat ik niet vast in mijn schoenen stond, dat het betoog wel eenigszins verzwakt wordt door het feit, dat ik den Minister vroeg of het zoo is, zooals ik gehoord heb. Ik deed dit met opzet, omdat een vorige maal, toen ik hier eens een beschuldiging uitte zonder die reserve, aanstonds in zekere persorganen een verbazend lawaai ontstond, dat ik hier allerlei leugens had verteld.

Ik ben natuurlijk niet tegenwoordig geweest bij hetgeen op de oorlogsschepen gebeurd is, ik heb het alleen van hooren vertellen. Had ik het niet van geloofwaardige zijde, dan had ik het niet eens verteld. Wat kan ik nu anders doen dan hier te vragen: als die feiten juist zijn, acht de Minister ze dan niet van ernstige beteekenis? Vertel eens, of het zoo geschied is, want gij beschikt over de noodige gegevens.

En nu krijgen wij niet de gegevens, maar aardige opmerkingen hier en daar, anders niet.

Misschien mag ik de voedingsquaestie uitzonderen, omdat de Minister zelf voelde dat, als thans blikken in het magazijn te den Helder aanwezig zijn, beplakt met etiquetten van December 1903, dat wat te erg is en daarop eenige verklaring dient te volgen. Nu is de verklaring deze, dat aan de leveranciers vergund wordt op de blikken te vermelden den datum van den laatsten termijn van oplevering. Dat wil dus zeggen, dat heel veel blikken, beplakt met etiquetten van December 1903, voedsel inhouden, dat reeds vroeger, misschien wel twee jaar vroeger, gemaakt is. Wanneer dns over vijf jaar aan zeker oorlogsschip bussen of blikken gebruikt worden met het etiquet December 1903, zijn ze in werkelijkheid nog ouder. Dit maakt de zaak dus eer erger dan beter.

Maar dit tusschen twee haakjes. De Minister heeft blijkbaar gedacht: Ik zal het mij in deze Kamer niet druk maken; ze gaat toch met mij mee. Zoo'n begrooting is een lastige formaliteit, waaraan ik mij nu eenmaal dien te onderwerpen; ik zal het mij zoo gemakkelijk mogelijk maken. Ik zal wel het best weten hoe de zaken behartigd moeten worden; de Minister is er verantwoordelijk voor. Zeker, de Minister is verantwoordelijk, maar de Kamer is te gelijk aansprakelijk, en ik geloof, dat zij dat nu en dan wel eens vergeet, wanneer zij te gemakkelijk met een Minister meegaat.

Het eenige zekere geluid dat wij van den Minister vernomen hebben, is dat hij opponeeren zal tegen de bonden. De bonden, heeft de Minister verklaard, ook van den stokersbond gelooft de Minister, dat hij den verkeerden weg opgaat — het zal wel zoover niet komen, daarvoor zal Minister Ellis zorgen — maar een enkel bewijs daarvoor is door den Minister niet aangevoerd. Het is toch op zulk een grond niet goed te praten, dat men verschillende bescheiden, door dien bond aan zijn leden rondgezonden, niet heeft bezorgd, wat een der grieven was die ik ter kennis van den Minister gebracht heb.

De Minister vertelt nu eenige zaken omtrent dien bond, dat zal wel die van de marinematrozen beteekenen. Die bond terroriseert. De Minister blijft in gebreke een enkel feit te noemen. Indien hij dit kan, zal hij het nog wel willen doen, dan kunnen wij weten waarop die beschuldiging berust.

Die bond sticht verwijdering. Indien het feit van het publiceeren van ernstige grieven tegen superieuren, van critiek oefenen op handelingen van superieuren mag worden aangemerkt als een bewijs voor het aankweeken van verwijdering, heeft de Minister gelijk. Maar de Minister weet wel, dat hij in deze althans niet kan rekenen op het gezag van een man als kolonel VAN ROSSUM, die het toelaten van critiek zelfs zeer heilzaam noemt.

Op andere wijze wordt door den bond geen verwijdering teweeggebracht. Integendeel, die bond beijvert zich juist om ook het goede dat hij in de marine ontmoet, te publiceeren. Hij doet dat met opzet, om te laten zien, dat het hem er niet om te doen is ontevredenheid te zaaien en verwijdering te veroorzaken, neen, maar om aan het licht te brengen wat niet goed is en anders moet worden, om daardoor een betere positie voor den minderen militair in het leven te roepen.

Van de oorzaken der ontevredenheid heett de Minister zich achtereenvolgens met een paar korte opmerkingen afgemaakt. Veel hebben wij daarover niet gehoord. Laat alles maar aan den Minister over, meent hij, dan komt het wel te recht. Maar een enkel voornemen hebben wij van den Minister vernomen. Hij zal dezen bond concurrentie aandoen, door aan de commandanten op te dragen hem jaarlijks rapport te doen van wenschen van algemeene strekking.

Ik ben blij, dat op die wijze althans eenige uitweg wordt gevonden voor de heerschende ontevredenheid. Maar is dat nu niet het beste bewijs, dat die bonden noodig waren? Zou de Minister dit ook hebben gedaan, als die bonden er niet waren geweest en er op gehamerd hadden verbeteringen tot stand te brengen? Op deze wijze geeft de Minister zelf dien bond gelijk. Of er veel van te recht zal komen betwijfel ik, om de eenvoudige reden, dat commandanten wel de noodige voorstellen van algemeene strekking kunnen indienen, maar dat zij niet de zekerheid kunnen geven te spreken namens het personeel. Dat komt ook in dat stelsel in het geheel niet te pas. Een commandant spreekt niet namens het personeel. Hij weet wat voor het personeel goed en noodig is en doet dienovereenkomstig voorstellen aan den Minister. Alles gaat dus van boven af in plaats van rekening te houden met de begeerten van het personeel.

Nu moeten alle bonden gefnuikt. Ik raad den Minister intusschen er niet al te vast op te rekenen dat de marinematrozenbond aan het verloopen is, gelijk hij zeide. Ik weet uit zeer goede bron dat de cijfers die de Minister daaromtrent noemde onjuist zijn. Laat de Minister zich dus niet verblijden met een doode musch; het kon hem later wel eens leelijk opbreken.

Ik heb in mijn eersten termijn gezegd dat het tegengaan, het dooden van het organisatieleven onmogelijk is. Een man als Minister KUYPER kan dat zelfs niet, laat staan een man als Minister ELLIS. Het dooden van het organisatieleven in het algemeen is niet mogelijk, omdat organisatie noodzakelijk voortvloeit uit de ontwikkeling der samenleving.

Wel kan de Minister dezen matrozenbond danig in het vaarwater zitten en het leven daarvan bemoeilijken, maar zelfs al gelukt het dezen vorm van organisatie te verwijderen, aanstonds zal een andere vorm van organisatie het hoofd opsteken, of nog erger, indien deze bond onmogelijk wordt gemaakt krijgt de Minister aan boord van zijn schepen in plaats van een organisatie die openlijk optreedt, een geheime actie, in plaats van van sociaal-democratie, anarchisme, misschien nihilisme, en op een gegeven oogenblik komt er dan muiterij, waarover dan de geheele wereld versteld zal staan, evengoed als geheel Nederland versteld stond toen de spoorwegstaking in Januari l.l. uitbrak, en, gelijk men toen zeide: hoe is het mogelijk, er bestond toch zulk een patriarchale verhouding tusschen het personeel en de spoorwegdirectiën, zal men dan zeggen: hoe is het mogelijk, hij was toch zulk een best en braaf man, die Minister ELLIS, die het zoo goed meende met het personeel, waar komt die ontevredenheid vandaan? De heeren zijn intusschen gewaarschuwd niet alleen door mij, maar ook door den geachten afgevaardigde uit den Helder, reeds jaren lang. Men geeft er evenwel blijkbaar niet om. Men gaat op den ouden weg voort. Maar de kruik gaat zoolang te water tot zij barst, en eenmaal zal zij barsten.

Nu late de Minister zich niet verleiden door een betrekkelijk succes in deze Kamer. Men vindt het hier zeer aangenaam om tegen alle beschuldigingen van socialistische zijde den Minister te hooren verklaren: laat het maar aan mij over, het gaat heel goed, ik weet wel hoe dergelijke zaken gedreven moeten worden.

Men vindt dat zeer aangenaam, omdat zijn geweten er eenigszins door gerust gesteld wordt, maar de Minister bedenke dat hij niet alleen te doen heeft met 100 kamerleden, maar ook met het geheele arbeidende volk van Nederland; daarvan is hij zich blijkbaar niet bewust.

De kamerleden zijn gemakkelijk met een aardig speechje naar zijn wil te kneeden, maar het arbeidende volk laat zich zoo gemakkelijk niet tevreden stellen. De Minister gevoelt niet wat er in den diepen ondergrond gaande is, waarvan hij alleen het marinepersoneel en de door haar zich uitsprekende ontevredenheid ziet. Hij meent die organisatie gemakkelijk den kop te kunnen indrukken; die mag niet geduld worden, maar dat onder het arbeidende volk diepgaande ontevredenheid bestaat en een voortdurend streven om zich vrij te maken van de banden, die niet geduld behoeven te worden, schijnt hij niet te begrijpen. Hij slaat tegenover dit sociaal-oeconomische verschijnsel met geen ander wapen dan dat van de tucht, voor iedere

ongehoorzaamheid heeft hij een straf, en als die niet helpt legt hij een nog zwaardere straf op. En zoo denkt hij te kunnen voortgaan. Ik voorspel van deze methode zeer weinig goeds; zij heeft steeds en overal gefaald; zij zal ook falen in Nederland.

En toch, hoeveel reden heeft de Minister van zijn standpunt om op die methode ten aanzien van den bond van matrozen terug te komen, zich eens te bedenken of het wel op zijn weg ligt om een dergelijk lichaam door harde straffen te vermoorden.

De straflijsten, door den Minister overgelegd, geven een welsprekend bewijs van de goede werking van den bond, want in de jaren dat de bond bestaat is het gemiddeld getal strafdagen aanmerkelijk afgenomen, namelijk van 4,5 in 1888 tot 3,8 in 1901. Indien de Minister gelijk had, met zijn ongunstig oordeel over dezen bond, zouden de straffen juist toegenomen moeten zijn. Men zou althans denken dat de rubriek „insubordinatie", sinds het bestaan van den bond enorm zou toegenomen zijn; maar volgens de lijst is sinds 1888 het gemiddeld getal straffen wegens insubordinatie in 1901 verminderd van 383 tot 245 op de groote en van 363 op 325 op de kleinere schepen; dit is een geringe teruggang. Er blijkt dus allerminst dat de bond zulk een slechten invloed heeft.

Ik herhaal mijn vraag of, waar duidelijk gebleken is dat een lichaam zulk een goeden invloed heeft op het personeel, dat zich echter niet langer onderwerpt aan een verouderde opvatting van de tucht, het daar niet op den weg des Ministers ligt en getuigen zou van wijs staatkundig beleid, de bakens te verzetten nu het getij verloopen is, en een anderen vorm van tucht te vinden; niet meer dien straffen, strammen vorm van blinde gehoorzaamheid en onderworpenheid, ook buiten dienst, die zoo hinderlijk is, maar een die gebaseerd is op het zich onderwerpen aan het belang van den dienst, maar dan ook daaraan alleen. Doet de Minister dat niet, gaat hij voort op den weg dien hij geschetst heeft, de bonden doodende, dan zal dat de allerbeste elementen steeds meer verwijderen, en zal het uitschot overblijven, dat, terugkeerende tot het vroeger gebruikelijke oorlogsleven, zal vervallen in zuipen en ontucht, en met zulk een macht zal de Minister dan het vaderland moeten verdedigen en de eer van Nederland en Indië moeten hooghouden. Volhardt hij in die tactiek, dan komen de gevolgen voor zijn rekening, maar dan zegge hij later niet dat hij nooit gewaarschuwd is geworden.

De heer Staalman: Mijnheer de Voorzitter! Ik sta tegenover het antwoord door den Minister gegeven op een eenigszins ander standpunt dan de vorige geachte spreker. Ik begin met te verklaren, dat ik geheel tevreden gesteld ben door de mededeeling, dat deze Minister zich ook stelde op den algemeenen grondslag waarop dit Kabinet zich heeft geplaatst.

Ik constateer dat met veel genoegen en 't zal voor velen in den lande een aangename verrassing zijn, want men heeft nooit

geweten dat deze Minister behoorde tot de rechterzijde, wat nu door hem openlijk is beleden geworden.

Waar de heer HUGENHOLTZ zeide, dat deze Minister alleen het stelsel huldigt: als deze straf niet helpt, zal ik een andere toepassen en tucht moet er zijn en nog eens tucht, dan meen ik dat daarvan in de rede des Ministers niets is gebleken. Dat was het stelsel meer bepaald van den heer KRUYS, maar deze Minister plaatste zich, heb ik Zijne Excellentie wèl begrepen, op een tegenovergesteld standpunt en zeide: „Tucht moet er wezen, maar die moet niet in de eerste plaats bestaan in het toepassen van straffen, doch in het streven naar rechtvaardigheid." En dat in practijk gebracht, is een standpunt dat wij allen mogen begeeren. Natuurlijk moet de tucht gehandhaafd worden. En als de Minister zegt, dat hij zich zal verzetten tegen elke militaire vereeniging, die ten doel heeft de tucht te ondermijnen, dan ziet hij mij aan zijn zijde.

En nu moge de heer HUGENHOLTZ zeggen, ook ik wil tucht, maar niet de uwe, dan vergete hij niet, dat militaire tucht een andere moet zijn. En die bij de marine dient, weet dat.

Tucht, militaire tucht moet er zijn, wanneer zij maar gebaseerd is op strenge rechtvaardigheid. Een eigenaardig standpunt neemt de Minister in tegenover de marinevereenigingen. Hij zegt: ik wil met ze concurreeren en ik heb ze niet noodig. De onderofficieren hebben die vereenigingen niet noodig als tusschenpersoon, want zij kennen mij en zij weten dat ik hun wenschen zal behartigen.

Zij zullen niet requestreeren, daar ben ik van overtuigd, en wanneer ik dan toch nog een of ander zou willen weten, dan sla ik de vele adressen slechts op, die zij reeds inzonden.

Mijnheer de Voorzitter! Mag ik daaruit afleiden, dat de Minister werkelijk al die verzoeken zal inwilligen? In dat geval zouden de militaire vereenigingen overbodig zijn. Evenwel zullen wij dienen af te wachten, in hoeverre de Minister zijn beloften op dit punt trouw zal nakomen. Maar waar de Minister cacheteert zijn woorden, door te zeggen: gij beschuldigt mij van hardheid in zake toekenning van pensioen aan weduwen, maar dat verwijt behoort thuis bij mijn ambtsvoorganger en ik wil in bepaalde gevallen, bijv. van cholera, bewijzen dat ik daar anders over denk, en hij reeds zal beginnen dat beginsel toe te passen op de weduwen die reeds zijn afgewezen, zoodat ook zij alsnog onderstand zullen kunnen bekomen, daar geloof ik, dat het verwijt, alsof de Minister zijn kracht uitsluitend zou zoeken in straf, op dit oogenblik althans onbillijk is.

Het doet mij genoegen dat de Minister heeft geconstateerd, dat mijn opmerking aangaande het verloop van officieren in dezen zin althans juist is, dat er officieren zijn, die zich moedeloos gevoelen en dat er anderen zijn, die door die moedeloosheid veeleischend worden en daardoor hun optreden een minder goeden geest onder het mindere personeel doet ontstaan.

De geest van de officieren kan zulk een grooten invloed op het mindere personeel uitoefenen; ik vestig hier dus des Ministers bijzondere aandacht op. De Minister weet dat het optreden van *enkele* officieren aan boord van een oorlogsschip, dat vrij beperkt is, de geest van de manschappen zoo zeer kan bederven.

De Minister maakte een opmerking omtrent de door mij gebruikte qualificatie aangaande het in dienst nemen van jongens bij de marine op 14-jarigen leeftijd. Hij zeide: is het onredelijk wanneer ik tot een jongen zeg: kom bij mij, ik zal u voeden en kleeden en eventueel een toekomst geven. Neen, daar loopt het niet over. Dat is een uitstekend beginsel, dat veroordeel ik niet.

Dat zou niet onredelijk zijn, maar wel dat men tot dien jongen zegt: gij moet teekenen en gij moet u verbinden tot uw 28ste jaar. Het is onredelijk van een kind een handteekening te vragen, dat hem bindt tot zijn 28ste jaar bij de marine.

Dat is een beginsel dat niet kan of mag worden geaccepteerd of verdedigd, daartegen gaat mijn bezwaar en gaat ook het bezwaar van den heer JONCKHEER, die de gevolgen daarvan veel beter dan ik kan beoordeelen. Op die handteekening mag de marine niet drijven en dat doet zij op het oogenblik.

Wanneer nu, in verband daarmede, de Minister, op mijn vraag betreffende de uitkeering van de premiën aan de matrozen die uit de militie worden getrokken, zegt: ik zal een post op de begrooting brengen en aan die menschen geven wat zij *waard* zijn, dan maakt de Minister er een marktartikel van. Maar wie zal die waarde bepalen? Neen, dat zou reeds een geheel verkeerd begin zijn. De bedoeling van den heer JONCKHEER is geweest om aan die miliciens die zich verbinden zooveel toe te kennen als de opleiding van een matroos aan de marine gekost heeft.

Ik ben van oordeel dat de Minister de proef volledig moet nemen; wanneer de premie à f 1000 of f 1200, na vijf jaren niet geheel wordt uitbetaald, dan zal de proef zeker niet slagen en zou ik het betreuren, dat men er mee begonnen was. Men moet aan die menschen in het vooruitzicht stellen: over vijf jaren kunt gij beschikken over f 1000 à f 1200, ten einde in de burgermaatschappij u een plaats te bemachtigen. Ons is medegedeeld, dat slechts 45 van de 300 man, die gevraagd waren op die voorwaarden, zich willen verbinden. Dat teekent reeds.

In zake de afschaffing van het oorlam zeide de Minister: ik zal het oorlam afschaffen, maar de proef die ik neem, behoort in elk geval te worden afgewacht. Tegen dat nemen van proeven verzet ik mij in het oneindige. Nu wil men weder op enkele schepen bier geven. Ik zeg: geef een equivalent in koolzure dranken; in de tropen kan men, in plaats van koffie, verfrisschende dranken geven, dat spreekt vanzelf, ofschoon ik den Minister bescheidenlijk zou willen doen opmerken, dat een oorlam in Indië nog meer verhittend werkt dan een kop heete koffie en het dus nog zeer de vraag is of het laatste nog niet beter zou zijn ter verfrissching zelfs in de tropen; maar ik laat dat daar, ik veroordeel alleen dat èn door den Minister van Oorlog

èn door dien van Marine, maar door den laatste nog sterker, omdat aan de manschappen onder zijn Departement de drank wordt cadeau gedaan, gelegenheid wordt gegeven, om sterken drank te drinken. Een equivalent voor de afschaffing acht ik in dien zin zelfs niet noodig; ik verzet mij tegen het beginsel; ik meen dat de Minister geen oorlam moet laten uitreiken, omdat dat niet noodzakelijk en een bron van ellende is. Het mag niet kunnen voorkomen, dat een man, die den militairen dienst verlaat, tot de Regeering het verwijt kan richten, dat zij hem het eerst sterken drank heeft aangeboden en zoo de oorzaak is geworden van zijn ongeluk. En wanneer de Minister zegt: ik zou het oorlam wel afschaffen, maar ik zou zoo gaarne hooren, dat de menschen zelf eens begonnen met te zeggen, dat zij er voor bedanken, dan antwoord ik: Er zijn nu eenmaal menschen, die tegen zich zelf moeten beschermd worden. en dat is niet weinig juist de taak van de Overheid. Wanneer zelfs de menschen naar drank vragen, dan moet de Regeering zeggen: neen, gij krijgt dien niet, want ik acht dat schadelijk en verderfelijk voor u. Gaarne verzeker ik den Minister dat wanneer hij zoo handelt, er zeer weinigen bij de marine zullen zijn, die wederinvoering vragen van het oorlam en een verzoekschrift daartoe zal zeker niet bij hem inkomen.

Ik heb ook even de zaak aangeroerd van den man, die te Soerabaja was gestraft wegens het indienen van een verzoekschrift.

De Minister zeide bij het bespreken van dat punt, dat hier nog al veel gepleit werd voor menschen, die uit een militair oogpunt niet veel waard zijn. Waar ik, Mijnheer de Voorzitter, over dit geval heb gesproken, wist ik in het geheel niet wien het betrof; ik had het geval in de stukken gelezen en naar aanleiding van het daar medegedeelde heb ik er over gesproken. 's Ministers verwijt gaat dus over mij heen. Ik blijf echter volhouden, dat het onoordeelkundig gehandeld was van den commandant, om den man te straffen, wat hij dan ook meer op zijn boekje had, juist nu het betrof een verzoek, om de toestanden in de cantine te verbeteren. Het heeft mij intusschen genoegen gedaan dat de Minister heeft kunnen verklaren, dat maatregelen zijn genomen om het gebruik van sterken drank in de cantine te beperken en ik houd mij aanbevolen voor mededeeling van de gevolgen, die deze maatregelen zullen hebben, die ik van ganscher harte toejuich.

Dien weg moet het uit. Wering vooral van den sterken drank.

Ten aanzien van de Zondagsconcerten heeft de Minister toegezegd, dat hij ze zal afschaffen, wanneer het in dienst geschiedt.

Mijnheer de Voorzitter! Daar komt weer de oude quaestie. De Minister weet evengoed als ik, dat de positie van de stafmuzikanten eenigszins dubbelzinnig is. Die concerten zijn dienst en geen dienst. Zij heeten particulier, maar de muzikanten zijn verplicht er aan deel te nemen en wanneer zij dat niet zouden doen, wanneer zij zouden wegblijven om godsdienstige of andere overwegingen, dan worden zij, vertrouw ik, zeer zeker gestraft.

Ik wensch den Minister den tijd te laten om deze zaak eens à tête reposée te overwegen, maar ik meen er op te mogen aandringen, dat de muzikanten Zondagsrust zullen hebben en niet verplicht worden om Zondags mede te werken tot het geven van concerten, ook niet aan boord.

Ten aanzien van de weduwen der aan cholera overleden schepelingen, schijnt misverstand te bestaan. Bij de behandeling van de Pensioenwet heeft de Minister van Oorlog namens de Regeering uitdrukkelijk verklaard, dat het de vraag niet was of de man verbleef in Indië dan wel in het binnenland, maar wel of de man gezonden was naar een besmette plaats. Wanneer op Soerabaja epidemisch cholera heerscht en er wordt daarheen een schip gezonden, dan is de Minister dus verplicht bij overlijden van den man de weduwe te pensionneeren, omdat de man gezonden is naar eene besmette plaats. Wij spreken natuurlijk niet over het geval, dat iemand in Indië op een gegeven oogenblik cholera krijgt. Maar evengoed als pensioen verleend wordt aan den dokter, die gezonden wordt naar Zaandam, waar vlektyphus heerscht en daar overlijdt, evenzeer moeten die weduwen pensioen ontvangen. Nu de Minister daartoe wil medewerken, kan ik mij niet anders dan bevredigd verklaren.

De heer ELLIS, *Minister van Marine*: Mijnheer de Voorzitter! Ik wensch allereerst de mogelijkheid van misverstand bij den geachten afgevaardigde uit den Helder uit te sluiten. De beschouwingen van den Minister van Oorlog, aangehaald door den geachten afgevaardigde, liepen steeds over ziekten, die in Nederland voorkwamen. De Minister zeide: „wanneer een detachement in een fort is en daar is cholera-besmetting, een niet-inheemsche ziekte dus, en ik moet die menschen in het fort houden, ten einde de besmetting niet naar buiten over te brengen, dan blijven die menschen in een besmettingshaard. En mocht er dan een sterven, dan zou ik dit beschouwen als een geval „in en door den dienst", en hetzelfde geldt voor den dokter, of wie dan ook, die naar een besmettingshaard bijv. van vlektyphus wordt gezonden". Maar de Minister voegde er nog bij: „of deze ziekte te eeniger tijd ontstaan is door den dienst zal de Pensioenraad, die daarover advies uitbrengt, moeten beoordeelen".

Voorts verklaarde hij, dat hem de adat der marine ten deze niet bekend was.

Wij hebben hier nu te doen met cholera, die in Indië altijd voorkomt; bij epidemieën in Indië kan men niet als hier te lande zeggen, dat de cholera is aangevoerd. Zij is er altijd in meerdere of mindere mate en op een schip in Indië zijn de opvarenden natuurlijk blootgesteld aan alle slechte invloeden, waarop gerekend is door verhooging van soldij, dubbel tellen van dienstjaren, verhoogd pensioen.

Bovendien was hier de zaak juist andersom. Niet aan boord van het schip was cholera, maar aan den wal, waardoor de

menschen gedwongen waren aan boord te blijven, ter voorkoming van besmetting, wat zelfs aanleiding gaf tot onaangenaamheden, omdat de afsluiting van den wal heel lang heeft geduurd.

De geachte afgevaardigde moet nu niet denken dat in den vervolge elke schepeling die in Indië aan cholora sterft, zal beschouwd worden als te zijn overleden in en door den dienst; elk geval zal op zich zelf worden beoordeeld, maar in een milden geest de Pensioenwet worden toegepast.

Wat nu het oorlam betreft: ik wil daarvan de afschaffing samenkoppelen met de verstrekking van drank die de menschen smaakt. Wanneer men op het eind van den voormiddag in de tropen een groot glas koele limonade krijgt, dan is dat aangenamer drinken dan heete koffie. Nu zou ik het wel zoo aardig vinden indien de matrozen zelf dezen drank prefereeren. Doen zij het, dan schaf ik het oorlam af en spoedig ook.

Verder wensch ik dien geachten afgevaardigde naar aanleiding van diens bezwaren tegen het doen teekenen der dienstverbintenis door een jongen, een kind, te doen opmerken, dat hoeveel bezwaar men ook hebben moge tegen het doen stellen van een handteekening door een jongen, men in elk geval niet zoo ver kan gaan om een jongen geheel op te leiden en dan te vragen: wilt gij blijven? Dit kan zeker niet. Waar het dienstverband te lang blijkt, zal het worden bekort.

Wat nu de quaestie der requesten van de onderofficieren betreft, het was geen hooghartigheid welke mij deed zeggen dat ik niet geloofde dat zij zouden requestreeren, maar een gevolg hiervan, dat ik meen ze voldoende te kennen, om te mogen aannemen dat zij mij niet zullen lastig vallen met ongevraagde adviezen. De uitkomst zal leeren of de Minister gelijk heeft gehad.

De geachte afgevaardigde uit Weststellingwerf zegt, dat de Minister in het leveren van bewijzen te kort schiet, maar ook de geachte afgevaardigde beweert veel zonder bewijzen. Wanneer de Matrozenbond zoo goed was geweest als de geachte afgevaardigde voorgeeft, zou de Minister niet zoo hard daartegenover zijn opgetreden. Het moge dien geachten afgevaardigde vreemd klinken, maar ik ben tegen dien bond uiterst lankmoedig geweest. Ik heb, voor ik overging het hoofdbestuur aansprakelijk te stellen voor den inhoud van het officieel orgaan van dien bond, een commissie benoemd ten einde dat hoofdbestuur een goeden raad te geven.

De militaire tucht beoogt dat onder den commandeerenden officier, hij zij vlootvoogd of bevelhebber van een schip, een ieder, van den hoogste tot den laagste, willig gehoorzaamt, met terzijdestelling van eigen belang en opoffering desnoods van zijn leven. Hoe men uit een schip kan halen wat er in zit, wanneer niet ieder doordrongen is van het besef van voortdurende ondergeschiktheid, is mij inderdaad niet duidelijk. Maar de tucht sluit niet uit, doch regelt zelfs de wijze waarop elke mindere kan opkomen voor zijn recht.

Daar boven staat de Minister en die verklaart hier te zullen zorgen dat iedereen zijn plicht doet. Dat is toch duidelijk genoeg, zou ik zeggen.

Over de blikkenquaestie nog een enkel woord. Ik meende duidelijk te zijn geweest, en dit blijkt niet het geval.

De leverantie loopt over één jaar en het volgend jaar is er weder een ander leverancier.

Hij is gedurende twee jaren verantwoordelijk voor de blikken en heeft zeer onlangs vergunning gekregen om de blikken die hij op verschillende termijnen moet afleveren in 1903 af te stempelen op December 1903.

Dat is dus een voordeel voor de marine, want anders moesten de blikken, die in Juni bij voorbeeld geleverd werden, ook afgestempeld zijn op de maand Juni.

De algemeene beraadslaging wordt gesloten.

Art. 1. komt in behandeling.

De *onderartt.* 1 tot en met 19 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over *onderart.* 20, luidende:

„Bezoldigingen, daggelden en toelagen van mindere geëmployeerden en werklieden bij 's Rijks werven; bezoldigingen van machinisten der actieve zeemacht, gedetacheerd op 's Rijks werven voor de conservatie der schepen; bezoldigingen van de stokers voor binnenlandschen dienst; kosten van onderwijs voor de leerlingen op 's Rijks werven, loonen voor buiten of op de werven door particulieren verrichte werkzaamheden en kosten der kleeding van mindere geëmployeerden, uitmakende de politie op 's Rijks werven en der havendiensten, f 1 340 765",

waarop is voorgesteld door de heeren Bos, Drucker en van Raalte een *amendement*, strekkende om onderart. 20 te verhoogen met f 40 500.

De heer van Raalte ontvangt het woord tot toelichting van het door hem met de heeren Bos en Drucker voorgesteld amendement en zegt: De zaak, welke het hier geldt, is de Kamer bekend.

In de oorspronkelijke ontwerp-begrooting voor dit jaar werd door wijlen Minister Kruys een nieuwigheid voorgesteld, namelijk deze, dat de loonen voor feest-, rouw-, dank- en bededagen bestemd voor de werklieden aan de Rijkswerf en andere werkplaatsen, onder Marine ressorteerende, welke loonen tot nog toe begrepen waren onder den algemeenen post waarop dit artikel betrekking heeft, werden overgebracht naar art. 80, dat is naar een artikel voorkomende in de Vde afdeeling, waarvan het opschrift luidt: Pensioenen, onderstanden, wachtgelden enz.

De Minister voerde ter motiveering van deze nieuwigheid aan, dat het regelmatig scheen zulke betalingen, waartegenover

menschen gedwongen waren aan boord te blijven, ter voorkoming van besmetting, wat zelfs aanleiding gaf tot onaangenaamheden, omdat de afsluiting van den wal heel lang heeft geduurd.

De geachte afgevaardigde moet nu niet denken dat in den vervolge elke schepeling die in Indië aan cholora sterft, zal beschouwd worden als te zijn overleden in en door den dienst; elk geval zal op zich zelf worden beoordeeld, maar in een milden geest de Pensioenwet worden toegepast.

Wat nu het oorlam betreft: ik wil daarvan de afschaffing samenkoppelen met de verstrekking van drank die de menschen smaakt. Wanneer men op het eind van den voormiddag in de tropen een groot glas koele limonade krijgt, dan is dat aangenamer drinken dan heete koffie. Nu zou ik het wel zoo aardig vinden indien de matrozen zelf dezen drank prefereeren. Doen zij het, dan schaf ik het oorlam af en spoedig ook.

Verder wensch ik dien geachten afgevaardigde naar aanleiding van diens bezwaren tegen het doen teekenen der dienstverbintenis door een jongen, een kind, te doen opmerken, dat hoeveel bezwaar men ook hebben moge tegen het doen stellen van een handteekening door een jongen, men in elk geval niet zoo ver kan gaan om een jongen geheel op te leiden en dan te vragen: wilt gij blijven? Dit kan zeker niet. Waar het dienstverband te lang blijkt, zal het worden bekort.

Wat nu de quaestie der requesten van de onderofficieren betreft, het was geen hooghartigheid welke mij deed zeggen dat ik niet geloofde dat zij zouden requestreeren, maar een gevolg hiervan, dat ik meen ze voldoende te kennen, om te mogen aannemen dat zij mij niet zullen lastig vallen met ongevraagde adviezen. De uitkomst zal leeren of de Minister gelijk heeft gehad.

De geachte afgevaardigde uit Weststellingwerf zegt, dat de Minister in het leveren van bewijzen te kort schiet, maar ook de geachte afgevaardigde beweert veel zonder bewijzen. Wanneer de Matrozenbond zoo goed was geweest als de geachte afgevaardigde voorgeeft, zou de Minister niet zoo hard daartegenover zijn opgetreden. Het moge dien geachten afgevaardigde vreemd klinken, maar ik ben tegen dien bond uiterst lankmoedig geweest. Ik heb, voor ik overging het hoofdbestuur aansprakelijk te stellen voor den inhoud van het officieel orgaan van dien bond, een commissie benoemd ten einde dat hoofdbestuur een goeden raad te geven.

De militaire tucht beoogt dat onder den commandeerenden officier, hij zij vlootvoogd of bevelhebber van een schip, een ieder, van den hoogste tot den laagste, willig gehoorzaamt, met terzijdestelling van eigen belang en opoffering desnoods van zijn leven. Hoe men uit een schip kan halen wat er in zit, wanneer niet ieder doordrongen is van het besef van voortdurende ondergeschiktheid, is mij inderdaad niet duidelijk. Maar de tucht sluit niet uit, doch regelt zelfs de wijze waarop elke mindere kan opkomen voor zijn recht.

Daar boven staat de Minister en die verklaart hier te zullen zorgen dat iedereen zijn plicht doet. Dat is toch duidelijk genoeg, zou ik zeggen.

Over de blikkenquaestie nog een enkel woord. Ik meende duidelijk te zijn geweest, en dit blijkt niet het geval.

De leverantie loopt over één jaar en het volgend jaar is er weder een ander leverancier.

Hij is gedurende twee jaren verantwoordelijk voor de blikken en heeft zeer onlangs vergunning gekregen om de blikken, die hij op verschillende termijnen moet afleveren in 1903, af te stempelen op December 1903.

Dat is dus een voordeel voor de marine, want anders moesten de blikken, die in Juni bij voorbeeld geleverd worden, ook afgestempeld zijn op de maand Juni.

De algemeene beraadslaging wordt gesloten.

Art. 1. komt in behandeling.

De *onderartt.* 1 tot en met 19 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over *onderart.* 20, luidende:

„Bezoldigingen, daggelden en toelagen van mindere geëmployeerden en werklieden bij 's Rijks werven; bezoldigingen van machinisten der actieve zeemacht, gedetacheerd bij 's Rijks werven voor de conservatie der schepen; bezoldigingen van de stokers voor binnenlandschen dienst; kosten van onderwijs voor de leerlingen op 's Rijks werven, loonen voor buiten of op de werven door particulieren verrichte werkzaamheden, en kosten der kleeding van mindere geëmployeerden, uitmakende de politie op 's Rijks werven en der havendiensten, f 1 340 765",

waarop is voorgesteld door de heeren Bos, Drucker en van Raalte een *amendement*, strekkende om onderart. 20 te verhoogen met f 40 500.

De heer van Raalte ontvangt het woord tot toelichting van het door hem met de heeren Bos en Drucker voorgesteld amendement en zegt: De zaak, welke het hier geldt, is de Kamer bekend.

In de oorspronkelijke ontwerp-begrooting voor dit jaar werd door wijlen Minister Kruys een nieuwigheid voorgesteld, namelijk deze, dat de loonen voor feest-, rouw-, dank- en bededagen bestemd voor de werklieden aan de Rijkswerf en andere werkplaatsen, onder Marine ressorteerende, welke loonen tot nog toe begrepen waren onder den algemeenen post waarop dit artikel betrekking heeft, werden overgebracht naar art. 80, dat is naar een artikel voorkomende in de Vde afdeeling, waarvan het opschrift luidt: Pensioenen, onderstanden, wachtgelden enz.

De Minister voerde ter motiveering van deze nieuwigheid aan, dat het regelmatig scheen zulke betalingen, waartegenover

geen dienstverrichtingen staan en die dus *onverplichte uitgaven* zijn, op te nemen in een afdeeling, waarin de uitgaven voorkomen, welke als improductief te beschouwen zijn.

Blijkens het Voorloopig Verslag hadden bij het onderzoek in de afdeelingen meerdere leden zich tegen deze opvatting ernstig verzet. Zij ontkenden dat hier sprake kon zijn van onverplichte uitgaven en meenden, dat ook voor de bedoelde dagen het loon wel degelijk verschuldigd was. Anderen achtten de overbrenging niet verwerpelijk, uit een oogpunt van goede boekhouding, maar zij verklaarden dat het huns inziens hier toch gold kosten ten laste van het bedrijf.

In de daarna ingekomen kredietwet is dit onderwerp blijven rusten; daarin bleef de zaak geregeld als tot dusver.

Bij dit wetsontwerp echter wordt het voorstel van Minister Kruys weder opgenomen en trekt de Minister dit art. 20 uit tot zoodanig bedrag, dat de f 40 500, welke het hier geldt, daaronder niet meer zijn medegerekend, maar thans, met eenige kleine sommen van denzelfden aard, worden aangetroffen onder art. 80.

De Minister geeft, in zijn bekende Bijlage tot de Memorie van toelichting, daarvoor twee redenen aan.

Vooreerst merkt hij op, dat in bedrijven, waar het loon als dag- en uurloon wordt berekend, men bezwaarlijk kan beweren, dat de gelden, die worden uitgekeerd terwijl de arbeid stil staat, moeten worden aangemerkt als verdiend loon.

Maar het tweede en naar het schijnt voornaamste argument is, dat uit een oogpunt van goede boekhouding de nieuwe methode de voorkeur verdient. De Minister neemt dus niet over de min gelukkige argumenten van zijn ambtsvoorganger.

Hij wil niet weten van „onverplichte uitgaven". Integendeel, hij betoogt zelf in zijn Memorie van Antwoord uitdrukkelijk, dat het hier betreft verplichte uitgaven, die volgens de verordeningen voor 's Rijks werven moeten betaald worden.

De nog minder gelukkige gelijkstelling met improductieve uitgaven laat de Minister zelfs geheel ter zijde.

Nu is de vraag: hoe moeten wij het voorstel beoordeelen?

Het is, dunkt mij, een onjuist uitgangspunt, wanneer men zegt, dat wat aan een werkman betaald wordt voor feestdagen en dergelijke niet zou zijn loon. Het is wel degelijk loon. Niemand zal toch willen beweren, dat hij, in de week waarin de Hemelvaartsdag valt, op het weekloon voor dien dag een evenredig bedrag zou moeten worden gekort. Geen particuliere werkgever handelt aldus. Hetzelfde geldt, wanneer het loon wordt berekend bij wijze van dagloon. De berekening is zoodanig — en behoort zoodanig te zijn — dat, gerekend op het normaal geval van zes werkdagen 's weeks, de werkman in zijn onderhoud kan voorzien. Dat hij ook voor de feestdagen vergoeding behoort te ontvangen wordt dan ook in 't minst niet betwist; de quaestie is alleen: is die uitbetaling niet evengoed loon?

Ik behoef ter rechtvaardiging van mijn bevestigend ant-

woord hier waarlijk geen lang betoog te voeren, want de Minister is het eigenlijk met mij eens. De Minister gebruikt herhaaldelijk uitdrukkingen in zijn stukken, die aantoonen dat hij zelf deze vergoedingen beschouwt als loon. Om een voorbeeld te noemen. De Minister wijst er op — in de reeds genoemde Bijlage bladz. 13 — dat, ik meen door zijn toedoen, aan de werklieden verlof wordt verleend bij afwezigheid ter zake van ernstige ziekte of sterfgevallen van echtgenooten en van bloedverwanten in de rechte lijn, alsmede van het bijwonen hunner begrafenissen, met behoud van het *dagloon*.

Dit is de eigen uitdrukking van den Minister; voor den dag, waarop niet gewerkt wordt noemt hij de vergoeding: dagloon.

Men zie ook het nieuwe art. 80 zelf eens in, waaronder deze uitgaven dan nu gebracht worden. Ook daar leest men: „loonen" voor feest-, rouw-, dank- en bededagen. Wordt dus dit ontwerp wet, dan zal deze vergoeding door de begrootingswet zelf als loon beschouwd worden. Welnu, waar dat het geval is, behoeft toch wel niet nader te worden betoogd, dat hier loon wordt bedoeld.

Het belang der zaak ligt hierin, dat een juiste opvatting gehuldigd worde van de verhouding tusschen werkgever en werkman, een juiste opvatting van de dienstovereenkomst, een quaestie die wij bij de behandeling van het arbeidscontract, wanneer dat onderwerp aan de orde komt, onder de oogen zullen hebben te zien. Wenschelijk is, dat geen ingang vinde de dwaling, dat wij hier zouden te doen hebben met een liberaliteit, een schenking, een gratificatie die naar welgevallen verleend of onthouden zou kunnen worden, en niet met loon. Wanneer dan ook de Minister voorstelt om in de wet wat loon is ook loon te noemen, is Zijn Excellentie, als ik mij die uitdrukking mag veroorloven, op den goeden weg, beweegt de Minister zich in dezelfde richting waarin verscheidene nieuwere wetgevingen de zaak geregeld hebben.

Wanneer Zijn Excellentie eens wil raadplegen § 615 en 616 van het nieuwe Duitsche Burgerlijk Wetboek, zal hij daar bij de regeling van het dienstcontract hetzelfde beginsel toegepast vinden. Ik behoef niet eens zoo ver te gaan. Ik behoef slechts te verwijzen naar het wetsontwerp no. 141, betreffende het onder de wapenen houden der lichtingen, dat een dezer dagen het onderwerp der beraadslagingen zal uitmaken, en waarvan de Memorie van Antwoord ook de onderteekening draagt van dezen Minister. Daarin wordt door zijn ambtgenoot van Oorlog het in een recht geaard patroon geprezen, dat hij „loon" blijft betalen aan zijn werklieden, die deelnemen aan herhalingsoefeningen of aan de buitengewone opkomst der militie.

Ik meen op grond van dit alles te mogen zeggen, dat wij inderdaad hier te doen hebben met loon. En daarmede is, dunkt mij, tevens de boekhoudingsvraag beslist. Wat loon is moet ook als loon geboekt werden en als loon op de begrooting worden behandeld.

Mijnheer de Voorzitter! Ik zou mij over deze zaak niet zoo warm maken, wanneer altijd op deze wijze ware gehandeld, maar juist het tegenovergestelde is het geval. Niet alleen strijdt hetgeen de Minister voorstelt met de practijk der nijverheid in het algemeen, die toch zeker deze uitgaven, als kosten van het bedrijf, onder het loon boekt, maar ook bij Marine zelf is dit steeds zoo geschied; men gaat afwijken van de wijze waarop tot nog toe de begrooting van hoofdstuk VI op dit punt was ingericht.

Uit het oogpunt van boekhouding kan de methode die de Minister voorstelt te volgen bezwaarlijk worden verdedigd, want wie onzer zal wanneer hij een indruk wenscht te krijgen omtrent het bedrag der loonen op de werkplaatsen, elders gaan zoeken dan in de afdeeling die over loonen handelt, wie zal dan gaan zoeken in de afdeeling, waarin de uitgaven voor pensioenen, onderstand en gratificatiën zijn opgenomen? Inderdaad, uit het oogpunt van een behoorlijke boekhouding laat het nieuwe stelsel zich al evenmin rechtvaardigen.

De cijfers van ons amendement behoef ik niet toe te lichten, het zijn die welke de Minister zelf heeft aangegeven in de stukken. Het amendement strekt dus eenvoudig om, met handhaving van de gewoonte welke tot nog toe bij de inrichting der begrooting van Marine gevolgd is, te waken, dat niet insluipe in onze wetgeving een totaal verkeerde opvatting omtrent de verhouding tusschen werkgever en werkman, en daarmede tevens om te waken voor correctheid en juistheid in de boekhouding.

Ik meen dat de aangevoerde redenen gewichtig genoeg zijn, om de hoop te wettigen, dat zij den Minister zullen bewegen het amendement over te nemen. Ik durf dit met te meer vertrouwen te gemoet te zien, omdat de Minister in de stukken heeft aangekondigd, dat hij in overweging heeft een nadere regeling van het werfbeheer in zijn geheel. Die zaak is dus in consideratie bij den Minister en zal dus te harer tijd tot een oplossing komen.

Het is, dunkt mij, rationeel, nu wij hier voor een nieuwigheid staan, met een beslissing daaromtrent te wachten totdat de zaak der werven nader aan de orde zal zijn. Dit kan op zich zelf reeds voor den Minister een reden zijn zich met het amendement te vereenigen. Mocht de Minister daartoe evenwel niet kunnen besluiten, dan meenen de voorstellers van het amendement op de gronden die ik uiteenzette, de Kamer de aanneming daarvan te mogen aanbevelen.

Het *amendement* wordt ondersteund door de heeren Smidt, Melchers en Goekoop, en maakt mitsdien een onderwerp van beraadslaging uit.

De heer Staalman: Mijnheer de Voorzitter! Ik heb het voornemen niet over het amendement te spreken; ik wensch

bij dit artikel alleen een oude quaestie te behandelen, waarover te spreken ik al lang opgegeven zoude hebben, als ik niet overtuigd was van het goed recht der arbeiders in deze; ik bedoel de loonquaestie der arbeiders op 's Rijks werven. Ik heb sinds 8 à 9 jaren, alsook de heeren HELDT en anderen over deze belangrijke quaestie het woord gevoerd en ben door opvolgende Ministers telkens afgewezen.

Toen ik de bijlage tot de Memorie van Toelichting van dezen Minister las nopens dit artikel, stuitte ik weer af op het oude denkbeeld, door 's Ministers voorgangers verkondigd, maar de Memorie van Beantwoording was iets milder.

Wij hebben over die quaestie al wat afgetobd en als ik mij over iets verbaas, is het over de wijze waarop het Departement van Marine telken jare een nieuw argument weet te vinden om ons de wapens uit de handen te slaan. Eerst hebben wij gehad allerlei overwegingen van opvolgende Ministers; daarop heeft de Minister RÖELL een commissie van advies benoemd; toen wij naar de resultaten van haar onderzoek vroegen, kregen wij herhaaldelijk ten antwoord, dat men met het rapport nog niet klaar was. Eindelijk is het rapport verschenen, en nu zegt de Minister, dat het niet ter inzage van de leden is, zich houdende aan hetgeen de Minister KRUYS daaromtrent bepaalde.

Maar de quaestie loopt hierover, dat het loonstelsel op de werven niet is zooals het behoort en zooals het bij de particuliere industrie geregeld is.

De opvolgende Ministers hebben steeds gezegd: bij de particuliere industrie zijn de arbeiders in veel minder conditie.

Dat is de zaak. Ik beweer – het rapport der commissie zal dit aantoonen – dat het stelsel niet deugt op de marinewerven, waar de leeftijd der arbeiders domineert over hun bekwaamheid. Bij de particuliere industrie domineert bekwaamheid en ijver boven den leeftijd. Bij de marine zegt men: gij moet 50, 55 of 60 jaren zijn, anders krijgt gij geen maximum. De arbeiders vragen het maximum op 35 of 40-jarigen leeftijd.

Maar nu komt weer de exceptie in de bijlage der Memorie van Toelichting opgeworpen.

Daar staat: „Dat ten aanzien van het verzoek om de werklieden op 35-jarigen leeftijd in het genot te stellen van het voor hunne qualiteit vastgestelde maximum daggeld geen toezegging kan worden gedaan, omdat het bereiken daarvan afhankelijk moet gesteld worden van bekwaamheid en ijver, waarbij in aanmerking moet worden genomen, dat indiensttreding bij 's Rijks werven kan plaats hebben tot op 40-jarigen leeftijd en voor hen die reeds vroeger in Rijksdienst waren, tot op 45-jarigen leeftijd".

Nu zegt de Minister: als ik die menschen op 35- of 40-jarigen leeftijd het maximum geef, kom ik in conflicten, want er zijn er die daar eerst op 40-jarigen leeftijd komen.

Doch, Mijnheer de Voorzitter, dat zal wel een groote uitzondering zijn en behoeft den algemeenen regel niet te beheerschen.

Is het verzoek der werklieden onbillijk, dat zij zullen behandeld worden als plaats heeft bij particulieren?

Ik geloof dat het rapport, dat de Minister niet wil overleggen, hen in het gelijk zal stellen en meen dat de Minister de Kamer een grooten dienst zou doen, met dat rapport alsnog ter inzage te geven, want daarin zou een gezonde basis gevonden kunnen worden om de debatten die al 10 à 12 jaren zonder resultaat over deze quaestie zijn gevoerd, vruchtbaar te doen zijn. Er zullen in dat rapport toch niet zulke verschrikkelijke dingen staan.

Ten slotte zou ik den Minister willen verzoeken nader aan te geven wat de bedoeling is van het verleenen van verlof bij sterfgevallen, die plaats hebben in rechte lijn. De Minister zal misschien denken: wat eigenaardige vraag, maar ik verzeker hem dat verschillende directiën dat zeer uiteenloopend interpreteeren, waardoor noodelooze ontstemming wordt veroorzaakt.

Bij zijn vertrek uit den Helder heeft deze Minister aan den voorzitter FILARSKI van „Onderling Belang" verklaard, dat de belangen der leden hem zeer ter harte gaan. Dat is een algemeenheid. Welnu, laat de Minister dat woord waar maken door daden, dan zal het vertrouwen in hem versterkt worden, vooral bij de werklieden op de verschillende werven die, hetzij tot hun eere gezegd, nog altijd bleven doordrongen van dien goeden geest, dien de Minister zegt te willen waardeeren en bevorderen.

De heer van WASSENAER VAN CATWIJCK: Mijnheer de Voorzitter! Ik wensch een paar woorden te spreken naar aanleiding van het amendement van de heeren Bos c. s., naar welks toelichting door den heer VAN RAALTE ik met veel aandacht heb geluisterd. Het schijnt waar te wezen wat ik al dadelijk had vermoed, dat de heeren voornamelijk gedacht hebben aan het standpunt van den werkman en de vraag: is het voor hem *loon* of *geen loon?* Maar de zaak is ook van een andere zijde te beschouwen, waarop wij, mijns inziens, meer hebben te letten en wel van het standpunt van de boekhouding. Wat is het doel van de boekhouding op de werven? Dat doel is te hebben een factor van vergelijking tusschen de verschillende dingen die er gemaakt worden. En nu zouden wij mijns inziens verkeerd doen, wanneer wij het noodzakelijk gingen maken, dat als werkloonen die voor zekere zaken zijn besteed, ook geboekt worden gelden die uitbetaald zijn, wanneer er toevallig, tijdens dat werk een feestdag invalt en er dus niet aan gewerkt wordt. Daardoor zou het arbeidsloon voor zulk een werk besteed grooter worden dan het in werkelijkheid is.

Daarom is het, dunkt mij, goed, te doen wat de heer Minister voorstelt en deze zaak te brengen op een afzonderlijk artikel, waardoor zij komt op de plaats waar zij behoort, bij de algemeene kosten van het bedrijf. Nu heeft de geachte voorsteller

wel gezegd, dat, wanneer men een indruk wenscht te ontvangen omtrent het bedrag van de loonen, men dan eerst zal moeten bijtellen het bedrag van art. 80. Ja, dit is juist, wanneer men een indruk wil hebben van het bedrag der loonen over een geheel jaar. Een ieder die daar een studie van maakt, zal tot de conclusie komen, dat hij het bedrag van art. 80 er bij moet tellen. Ik vind dit echter geen bezwaar, maar het is wel een bezwaar, dat als men twee zaken vergelijken wil, men daarin een factor brengt die van toevallige omstandigheden afhangt en die dus de vergelijking doet mank gaan.

Of overigens de werfboekhouding voldoet aan de bedoeling die geschetst is, dat kunnen wij buiten bespreking laten, omdat ik hoop, dat de Minister, die als secretaris heeft deelgenomen aan de commissie van 1883, ons wel in de gelegenheid zal stellen om een verbetering te verkrijgen in de werfboekhouding. Hoe dit zij, dat alles neemt niet weg, dat de zaak die wij nu behandelen bij deze begrooting reeds goed kan geregeld worden.

De heer Ellis, *Minister van Marine:* Mijnheer de Voorzitter! Ik zal beginnen met de opmerkingen van den geachten afgevaardigde uit den Helder te beantwoorden. Volgens dien geachten afgevaardigde zou de Minister verklaard hebben, dat de tegenwoordige regeling geheel is zooals hij die wenscht. Ik merk op, dat ik, toen ik optrad als Minister, en dat is nog niet zoo heel lang geleden, gevonden heb een beschikking, die de Minister Kruys naar aanleiding van dat rapport had genomen, en toen heb ik gezegd, dat ik die materie, die van zoo ontzettend veel gewicht is, maar ook zooveel studie eischt, tot een onderwerp van studie zou maken.

Ik heb van de beschikking, door dien ambtsvoorganger genomen, een overzicht aan de Kamer gegeven en gezegd, dat ik mij voorshands aan de beslissing van mijn ambtsvoorganger zou houden. Ik zal echter later de resultaten van mijn onderzoek aan de Kamer mededeelen.

Nu zegt de geachte afgevaardigde uit den Helder: ik had gaarne met u over deze zaak willen debatteeren; maar ik heb juist het debat willen voorkomen over een onderwerp dat ik niet meester ben. Daarom heb ik het rapport niet overgelegd en niet omdat er zulke verschrikkelijke geheimen in voorkomen, ofschoon er toch ook mededeelingen instaan van vertrouwelijken aard. Het rapport bevat namelijk berichten, die de fabrikanten niet publiek zouden gemaakt willen hebben en nu heeft het mij juist getroffen dat die commissie ingesteld naar aanleiding van verzoekschriften van eigen personeel en tot voorlichting van den Minister, dadelijk heeft gedacht aan de mogelijkheid van publicatie van haar rapport, en daarom de namen van de fabrieken niet daarin heeft opgenomen, maar aangeduid met A, B, C, enz. en voor den Minister een klapper aan het rapport heeft toegevoegd.

Op de eenheid van behandeling van het personeel op de

werven geloof ik dat de Marineraad een goede werking zal uitoefenen, want daardoor kunnen de directeuren en commandanten meermalen overleg plegen, wat niet anders dan ten goede kan komen van uniforme en goede behandeling der werfaangelegenheden.

Met genoegen heb ik gehoord, dat bekend is, dat ik tevreden ben over den geest van de werklieden op de werven. Ik wil dit gaarne hier constateeren.

Mijnheer de Voorzitter, thans komende tot het amendement, vermeen ik als mijn overtuiging te mogen uitspreken, dat als in de Memorie van Toelichting tot de oorspronkelijke begrooting door den Minister KRUYS niet die minder gelukkige uitdrukking „onverplichte uitgaven" was opgenomen, dit amendement niet zou zijn voorgesteld. Ik ben ook dadelijk tegen die uitdrukking opgekomen, want de hier bedoelde uitgaven zijn natuurlijk wel verplichtend, berustende op de verordeningen voor de werven en op de begrootingswetten, en waren zij het niet, dan zouden zij niet kunnen uitbetaald worden. Het is eigenlijk: onverdiend loon; loon waartegen geen rechtstreeksche productie overstaat.

Op de verjaardagen van het Koninklijk Huis wordt een halve dag loon extra uitgekeerd, doch dat loon mag niet uitsluitend drukken op de kosten van de voorwerpen die dan juist onder handen zijn, maar behoort verschreven te worden op de algemeene kosten van het bedrijf, wanneer men een zuivere boekhouding wil. Ofschoon ik nu niet wil beweren, dat men een zuivere boekhouding krijgt alleen door deze loonen over te brengen naar art. 80, acht ik dit toch een stap in de goede richting, doordat nu ook in de begrootingscijfers afscheiding plaats heeft van de loonen opgenomen in de livretten en de loonen die ten laste behooren te komen van de algemeene onkosten van het bedrijf. En men behoeft zich m. i. niet gevoelig te betoonen, dat deze laatste gebracht zijn onder de Vde afdeeling, want daaronder vallen ook de pensioenen, en niemand zal beweren dat die niet verdiend zijn.

Ik merk nog op, dat waar bij de schriftelijke behandeling dezer aangelegenheid eerst alleen sprake was van art. 80*b*, men nu het geheele art. 80 wil overbrengen naar de artikelen waaruit de loonen worden gekweten. Maar waarom dan ook niet art. 82, de uitgaven te doen ingevolge de Ongevallenwet? Behooren deze eigenlijk niet tot dezelfde rubriek, althans voor zooveel betreft de schadeloosstellingen aan verwonden toe te kennen? En nu zou bij aanneming der amendementen het zonderlinge geval zich voordoen, dat een arbeider, die wegens een ongeval het werk verlaat, moest worden betaald uit art. 20 voor de 30 pct. die hij krachtens de zooveel vrijgeviger marineverordeningen bekomt, en dus uit de IIde afdeeling, en voor 70 pct. uit art. 80, dus uit de Vde afdeeling, voor hetgeen hem krachtens de bepalingen van de Ongevallenwet zal worden toegekend door de Rijksverzekeringsbank. Nu weet ik wel, dat hier ook de quaestie der rente medetelt, die zeker tot de afdee-

ling Pensioenen behoort, maar principieel zouden in het stelsel van de voorstellers van het amendement de uitgaven voor de schadeloosstellingen krachtens de Ongevallenwet ook moeten overgebracht worden naar art. 20.

Ik stel er prijs op hier uitdrukkelijk te constateeren, dat er geenerlei reden bestaat te zeggen, dat het marinebestuur een slecht voorbeeld geeft aan den particulieren werkgever; het marinebestuur kan tegenover zijn arbeiders niet schriel genoemd worden; integendeel. Na het aangevoerde kan ik het amendement niet overnemen; maar daar de arbeiders van de werf er door bevoordeeld noch door benadeeld kunnen worden, zal ik, wil de Kamer het amendement toch aannemen, er mij bij neerleggen; doch meen het te moeten ontraden.

De heer VAN RAALTE: Mijnheer de Voorzitter! Hoewel de Minister het amendement ontraden heeft, ontving ik toch den indruk, dat hij het zich niet te zeer zou aantrekken als het werd aangenomen; de Minister scheen zelfs een oogenblik de beslissing aan de Kamer over te laten.

De heer VAN WASSENAER zegt, dat ik de zaak bezie van het standpunt van den werkman. Dat is niet juist; ik bezie de zaak van het standpunt van het recht. Het geldt hier inderdaad een juridisch economische quaestie. Wij hebben hier niet te doen met een geschenk, een liberaliteit, een welwillendheid, maar wij hebben hier te doen met het loon, en dat wordt ook door den Minister niet ontkend. Er zou echter volgens den Minister onderscheid moeten gemaakt worden ten aanzien van hetgeen al dan niet wordt gebracht of behoort te worden gebracht op de livretten. Nu ben ik te veel leek in deze technische zijde van het vraagstuk om te durven aannemen, dat ik het betoog van den Minister volkomen heb gevat. Maar ik wensch toch den Minister een vraag te doen. Straks heb ik uit de stukken aangehaald, dat de Minister aan werklieden toestaat om wegens ziekte van familieleden of dergelijke omstandigheden afwezig te blijven met behoud van het dagloon. En nu zou ik willen vragen: komt dit dagloon niet op de livretten? Ik zou meenen, dat dit wel degelijk het geval is, en wanneer deze mijn onderstelling juist is, zie ik niet in welk verschil er kan bestaan tusschen het dagloon in die gevallen, waarin toch ook geen dienstverrichtingen worden gepresteerd, en de zaak die wij nu behandelen. Het karakter van de vergoeding beheerscht de geheele quaestie, ook ten aanzien van de boekhouding. De pricipieele vraag is: is de vergoeding loon of iets anders? De Minister kent de zaak te goed om niet te zeggen dat het loon is. In zijn wetsontwerp heeft de Minister ook niet gesproken van toelage of gratificatie, maar van loon. Wanneer dit zoo is, moeten wij het loon ook als zoodadig boeken. Het kan nooit een juiste boekhouding zijn een loon als gratificatie of vrijwillige bijdrage te behandelen. Waar het vaststaat dat wij hier te doen hebben met een verplichte uitkeering, waarop degeen die het

dienstcontract aangaat recht heeft als vergoeding voor zijn diensten, voor de nakoming zijner verbintenis, kan het nooit juist zijn bij de begrooting de te dier zake gevorderde uitgaven te brengen onder een categorie, welke op gratificatiën, wachtgelden en dergelijke betrekking heeft.

Ik herhaal, ik zoude geen verandering voorstellen, wanneer het altijd zoo was geschied, maar het is een nieuwe opvatting, die hier haar intrede doet. Een opvatting, die mij voorkomt niet juist te zijn, die niet getuigt van juist inzicht, uit rechtskundig en economisch oogpunt, in de verhouding tusschen werkgever en werknemer. En daarom, al heeft het geen invloed op het eindcijfer der begrooting, handhaven wij met nadruk ons amendement.

De heer VERHEY, *voorzitter der Commissie van Rapporteurs*, het woord verkregen hebbende om, namens deze, haar gevoelen over het amendement mede te deelen, zegt: Mijnheer de Voorzitter! Op de gronden door den geachten voorsteller van het amendement aangevoerd, is de meerderheid van de Commissie van Rapporteurs voor het amendement.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het *amendement* van den heer VAN RAALTE c. s. komt in stemming en wordt met 44 tegen 34 stemmen verworpen.

Tegen hebben gestemd de heeren KOLKMAN, SLUYS, VAN IDSINGA, DE WAAL MALEFIJT, VAN ALPHEN, DE RAM, VAN VEEN, VAN WIJCK, VAN DEN BERCH VAN HEEMSTEDE, SERET, VAN DEN HEUVEL, TALMA, RAYMAKERS, MUTSAERS, SASSE VAN YSSELT, BIJLEVELD, OKMA, BOLSIUS, FLESKENS, VAN NISPEN VAN SEVENAER, MERCKELBACH, JANSSEN, VAN DE VELDE, VAN KARNEBEEK, KRAP, DE SAVORNIN LOHMAN, BRANTS, POMPE VAN MEERDERVOORT, VAN HEEMSTRA, VAN BYLANDT, STAALMAN, BRUMMELKAMP, VAN VLIET, DUYMAER VAN TWIST, ARTS, PASSTOORS, VAN DER VLUGT, DE VRIES, VAN WASSENAER VAN CATWIJCK, VAN VLIJMEN, FRUYTIER, MICHIELS VAN VERDUYNEN, VAN DEDEM en de VOORZITTER.

Voor hebben gestemd de heeren WILLINGE, DOLK, TROELSTRA, MELCHERS, BOS, HUBRECHT, DEN TEX, SCHAPER, DRUCKER, LAAN, PIJNACKER HORDIJK, GOEMAN BORGESIUS, VAN RAALTE, LIEFTINCK, ZIJLMA, FERF, TYDEMAN, SMIT, NOLENS, RÖELL, HENNEQUIN, SMEENGE, CREMER, AALBERSE, VAN FOREEST, MEES, VERHEY, FOCK, ROESSINGH, NOLTING, VAN STYRUM, ROODHUYZEN, DE VISSER en HELSDINGEN.

Onderdeel 20 wordt zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De VOORZITTER: De amendementen van de heeren BOS, DRUCKER en VAN RAALTE op de onderdn. 21, 42, 62 en 65 zijn vervallen door de verwerping van een amendement van die heeren op onderdl. 20.

De *onderartt.* 21 tot en met 30 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over *onderart.* 31, luidende:

„Kosten voor het personeel der actieve zeemacht, bestaande in: zeetraktementen, soldijen en toelagen; traktementen van de geëmbarqueerde officieren der mariniers; tegemoetkomingen voor uniformverandering aan onderofficieren met den rang van korporaal, die tot den rang van sergeant bevorderd worden; traktementen, toelagen, soldijen, vergoedingen en tegemoetkomingen van de marine-reserve, de militaire kustwachters en de militaire loodsen; premien bij ernst-exercitiën en andere practische oefeningen; voorschotten ter voorziening in de behoeften aan kleedingstukken, kooigoederen, tabak, de betaling der reparatie-loonen en alle overige daarmede verband houdende kosten; toelagen aan geneeskundig en pharmaceutisch personeel der landmacht, voor diensten ten behoeve der zeemacht en toelagen voor het geven van onderwijs in gymnastiek, schermen en zwemmen, f 2 442 000".

De heer HUGENHOLTZ: Eenigen tijd geleden is een request gezonden aan den Minister van Marine, ik meen aan den onmiddellijken ambtsvoorganger van dezen bewindsman, waarop echter nooit eenig antwoord is ontvangen, vragende om verbetering in den toestand van het stokerspersoneel.

Ik heb daarom deze zaak in de afdeelingen besproken, ten einde te weten te komen hoe de Minister daarover denkt en tevens het betrokken personeel een antwoord te verschaffen op hun verzoekschrift.

Niettegenstaande het groot tekort aan stokerspersoneel, is er een groot aantal stokers dat telkens verblijf houdt op het wachtschip te Nieuwediep, wachtende op plaatsing aan boord van een oorlogsschip. Het is een grief van deze menschen dat de soms zeer lange tijd, dien zij daar vertoeven moeten, niet dienstbaar gemaakt wordt aan hun ontwikkeling in hun vak, waardoor zij voor hoogere rangen in aanmerking zouden kunnen komen en promotie maken.

Zij worden, in plaats daarvan voor allerlei andere diensten gebruikt, het verrichten van corveeën, het werken in victualiemagazijnen, het verrichten van koksdiensten, exerceeren, ja zelfs tot het verrichten van scheepsdienst van matrozen.

Op zich zelf hebben ze tegen dat werk geen bezwaar, maar waar geklaagd wordt over hun geringe bekwaamheden daar zeggen de stokers: laat ons toch den tijd, dien wij daar moeten doorbrengen, als stoker beter toegerust worden.

Ik verheug mij over hetgeen in de Memorie van Antwoord voorkomt omtrent de exercitiën, welke zullen beperkt worden tot het allernoodzakelijkste voor lijfsverdediging, doch hoop dat

de Minister ook met deze grieven en wenschen zal willen rekening houden.

Een ander bezwaar is gericht tegen den piketdienst, dat wil zeggen het poetsen en schoonhouden van machines, onmiddellijk na afloop van de zeer zware wacht van 4 uren voor de vuren.

De Minister erkent zelf dat het niet goed is, maar hij meent dat het tot de uitzonderingen behoort.

Zijn mijn opgaven juist — ik zeg het alweer onder reserve — dan kan men hier niet van uitzonderingen spreken.

Uit de mij verstrekte gegevens blijkt het volgende: „Koningin Wilhelmina", 1902/1903, piket dragelijk, slechts eenige uren; de „Friesland" 1902, thuisreis, geregeld piket; de „Gelderland" 1900, uitreis, piket van $2^1/_2$ à $3^1/_2$ uren; de „Holland" 1899/1900, geregeld piket; de „Tromp" 1900/1902, geregeld piket; „Regentes" 1902, steeds piket; de „Noordbrabant" 1901/1902, steeds piket; de „Piet Hein" 1900, geregeld piket; de „Holland" 1902, reis naar West-Indië, vier uur piket.

Men kan dus niet zeggen, dat men dien piketdienst kan beschouwen als uitzondering.

Wanneer men nu zich even indenkt in de positie van den stoker, die daar vier uren aaneen voor die vuren heeft gestaan, lichamelijk afgemat van zijn werk komt en recht op acht uren rust heeft, en hij wordt dan gezet op piket wacht, dan moet men toegeven, dat dit niet ten goede van het stokerspersoneel komt en dat daardoor ontevredenheid moet aangekweekt worden. Dit moet ook zeer nadeelig werken op dezen tak van dienst.

Er is ook geklaagd over te weinig waterverstrekking. Mij komt het voor, dat het zonderling is, dat men over iets dergelijks in deze Kamer nog moet komen klagen, ook nadat de zaak bij het voorloopig onderzoek is ter sprake gebracht. Er wordt geklaagd, dat men per hoofd slechts 5 liters water krijgt voor lichaamsreiniging en plunjewassching. De Minister zegt dat dit niet overal hetzelfde is. Toegegeven. Maar de Minister spreekt niet tegen dat de waterverstrekking te gering is, vooral voor de stokers, over wie wij het nu hebben, die van voor de vuren komen, vuil en verhit. Om zich dan goed te reinigen, hebben zij zelfs aan zeven of acht liters niet voldoende.

Nu heeft mij getroffen een argument, dat de Minister gebruikt om aan te toonen, dat het zóó goed is en zoo blijven moet. Dat moet namelijk overgelaten worden aan den commandant, die moet het regelen in verband met den omvang van de distilleertoestellen. Dan moet, zou ik meenen, gezorgd worden, dat er ruimer distilleertoestellen komen, opdat gerekend kan worden op 15 liter per hoofd. Het komt mij voor, dat men zich hier niet achter onmacht kan verschuilen.

Over de zeepverstrekking is gesproken. Het zijn alle kleinigheden en ik schaam mij, dat ik er hier over moet spreken, niet voor mij zelf, maar ter wille van de marine-autoriteiten. Die voorraad zeep dan is onvoldoende. Ja, zegt de Minister, maar

niet voor de lichaamsreiniging; voor de plunjewassching wordt de zeep niet verstrekt. Nu vraag ik: zou het te veel gevergd zijn van het Departement van Marine, indien de schepelingen ook voldoende zeep kregen voor hun plunjes. Zij zijn voor het onderhoud van die plunje zelf aansprakelijk, maar stel eens, dat ze alle ingrediënten zelf mee moeten brengen, dan moesten ze beginnen met een grooten tank met water. Het water evenwel wordt hun wel door het Departement verstrekt, waarom dan de zeep niet op dezelfde wijze? Te meer, waar aan matrozen en stokers zoo weinig ruimte gegeven wordt, om hun hebben en houden op te bergen, en zij bezwaarlijk voldoende zeep kunnen meenemen, terwijl het Departement die bovendien in het groot inslaat en dus goedkooper verkrijgen kan, dan de schepelingen die dit artikel in het klein moeten inslaan.

Nog iets. Het is een begrijpelijke klacht van de stokers, dat zij binnengaats de witte tenue moeten dragen. Dat is een soort geur-tenue: het wordt voorgeschreven, opdat ze er netjes zullen uitzien. Ze maken het natuurlijk onmiddellijk vuil, en nu wordt de man òf op kosten gejaagd wil hij steeds in schoone plunje voor den dag komen, òf, als zijn traktement dit niet toelaat, blijft hij dagen aaneen in zijn vuil pak loopen. Waarom wordt den stokers niet vergund ook binnengaats de blauwe tenue te dragen?

Ik heb gemeend deze zaken ter sprake te moeten brengen, om van Zijn Excellentie een antwoord te mogen vernemen, dat te gelijk kan dienen als antwoord op het door het stokers-personeel ingezonden adres.

De heer Ellis, *Minister van Marine*: Mijnheer de Voorzitter! Ik begin met den geachten afgevaardigde uit Weststellingwerf er aan te herinneren, dat ik niet geklaagd heb over het gehalte van de stokers. Dat onder de jongere stokers die aan boord komen en geen tijd hadden om goed te wennen aan den militairen dril, nog wel eens overtredingen voorkomen, is, dunkt mij, begrijpelijk, en uit den staat dien ik heb overgelegd, blijkt van 1888—1901 ook in Indië achteruitgang in gedrag van de ongegradueerde stokers. Merkwaardig is zeker dat het gedrag van de stokers aan boord van de „Gelderland" *beneden* het gemiddelde van de groote schepen is, d.i. een gunstige uitzondering maakt. Dit wenschte ik even te releveeren, omdat ik niet gaarne zou geacht worden iets gezegd te hebben dat niet geheel juist is.

Wanneer de geachte afgevaardigde zegt, dat op het oogenblik in Nieuwediep door een samenloop van omstandigheden minder gelegenheid is om die jeugdige stokers in hun vak te oefenen, heeft hij volkomen gelijk. Vooral door tijdelijke ontstentenis van machinepersoneel is die opleiding tijdelijk gestaakt moeten worden. En aangezien het zeer ongewenscht is bij de marine om de werving te staken, omdat men dan den stroom

afleidt, heeft men op dit oogenblik wel wat veel jonge stokers in opleiding. Nu is het zeer wel mogelijk dat men, om die jeugdige stokers niet leeg te laten staan, want ook aan boord is ledigheid des duivels oorkussen, hen werk heeft laten doen dat niet juist stokerswerk is, maar dat is toch zeker geen kwaad.

Wat betreft de door dien geachten afgevaardigde gemaakte opmerkingen over het stokerspiket, zij opgemerkt, dat het niet juist is te zeggen dat stokers het recht hebben om na 4 uren voor de vuren te hebben gestaan, acht uur te slapen.

Een stoker die 4 uren voor de vuren gestaan heeft moet als regel daarna vier uren rusten bij verdeeling van het stokerspersoneel in drieën, wat op de grootere schepen thans regel is. Ik neem aan dat een commandant die regeling niet in acht genomen heeft; en indien daartoe geen urgentie bestond, had hij dit niet mogen doen. Ik kan alleen verzekeren dat in dien geest de voorschriften duidelijker zullen worden. Een stoker mag echter uit zich zelf niet opkomen en zeggen: ik moet thans rusten. Dit is in de scheepshuishouding niet mogelijk.

Wanneer de geachte afgevaardigde nu bedoelt, dat gedurende de vier uren die volgen op de rust na het stoken, een stoker niet zal mogen gebruikt worden voor verschillende werkzaamheden als: opknappen en poetsen, dan ben ik dat niet met hem eens.

Wat de waterverstrekking betreft, stel ik op den voorgrond, dat een stoker volop water moet hebben om zich goed te kunnen wasschen; maar hij kan zich zeer goed met zeewater naspoelen, waarvoor natuurlijk in de badkamer gelegenheid is. Men kan aan boord van een oorlogsschip geen waterruimen maken voor een paar honderdduizend liter. Zoet water wordt ten minste voor waschwater en daarom is het hier te doen, steeds zooveel mogelijk aangekocht; kan men dit niet, dan moet het water zelf worden aangemaakt.

De distilleer-toestellen zijn groot genoeg om aan de behoefte te voldoen en het waterruim aan boord van een pantserdekschip kan 40 000 liter zoet water bevatten. Verder gaan is niet wel mogelijk. Wat kostelooze zeep-verstrekking betreft, die past niet in het stelsel. De man heeft zelf voor zijn zeep te zorgen; in de scheepstoko aan boord kan hij die naar keuze en, naar ik bij ervaring weet, soms goedkooper bekomen dan het Rijk hem die verschaffen kan.

Wat het blauwe stokerstenue aangaat, dat heb ik onmiddellijk bij mijn optreden ingevoerd.

De beraadslaging wordt gesloten en *onderart.* 31 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De *onderartt.* 32 en 33 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over *onderart.* 34, luidende:

„Kosten van het Koninklijk Instituut voor de marine:

a. zeetraktementen, bezoldigingen, soldijen, toelagen, kost- en zakgelden van het personeel en van de adelborsten *f* 68 391,30

b. kosten voor materieel, waaronder ook begrepen die voor de gebouwen, terreinen en voor ontspanning 60 629,62

f 129 020,92"

De heer VERHEY: Mijnheer de Voorzitter! Ik heb het woord gevraagd naar aanleiding van de Bijlage A der Memorie van toelichting om terug te komen op de mededeeling aldaar, dat de adelborsten van het Instituut beschouwd worden als te zijn militairen.

Ik kom alleen op die zaak terug omdat ten deze een eenigszins principieel verschil bestaat tusschen den Minister en mij. Ik laat daar of de opvatting van den Minister de juiste is — wanneer hij op de adelborsten van toepassing acht art. 2 van het Crimineel Wetboek voor het krijgsvolk te water.

Mij dacht dat dit niet het geval was, omdat de adelborsten niet medetellen in de formatie der marine.

Aangenomen echter dat de Minister inderdaad gelijk heeft, waarover ik niet wil redetwisten, dan acht ik het toch wenschelijk, dat de consequentiën van die opvatting worden aanvaard. En een dier consequentiën is dan, dat een adelborst zijn verplichtingen tegenover meerderen zou moeten nakomen en hen dient te groeten. De Minister ontheft hen van de verplichting van groeten van onderofficieren, met een beroep op Duitschland, maar wat men in de laatste tijden van toestanden bij de marine aldaar heeft vernomen, kan geen aanleiding zijn om zoo iets bij ons te verlangen. Wanneer cadetten uit Alkmaar of van de Militaire Academie onderofficieren op straat ontmoeten groeten zij dezen; maar adelborsten van het Instituut hebben die verplichting niet. Dit verschil in opvatting, naar mate men opgeleid wordt voor officier bij leger of marine, is al zeer eigenaardig.

Het wil mij voorkomen, dat de adelborst daardoor buiten of boven de wet wordt gesteld, en dat dit in zijn karakter licht een plooi kan geven, die op de verhouding tusschen hem en de inferieure rangen nadeelig werkt, en die hij nog langen tijd zal kunnen behouden om die eerst later te verliezen door omgang in de practijk met oudere officieren. Door aan adelborsten rangen toe te kennen b.v. na een bepaald verblijf op het Instituut, zou men moeilijkheden kunnen voorkomen; en in dat toekennen van rangen zie ik ook het voordeel dat geleidelijk het gevoel van verantwoordelijkheid zal worden ontwikkeld, dat niet anders dan gunstig werken kan.

In datzelfde deel der bijlage A handelt de Minister ook over het paedagogische element in de opleiding der adelborsten.

Reeds vroeger heb ik er op gewezen dat juist het paedago-

gisch element bij de opleiding van officieren een groote plaats vraagt.

De Minister verklaart naar aanleiding van een opmerking in het Voorloopig Verslag op de oorspronkelijke begrooting, dat het paedagogisch element geenszins wordt verwaarloosd.

Ik neem die verklaring gaarne aan. Ik weet, dat de toestand, vergeleken bij vroeger, aanmerkelijk is veranderd, maar ik had nog liever van den Minister vernomen, dat dat element niet alleen niet verwaarloosd wordt, maar dat het tot zijn volle recht wordt gebracht.

Zij die ondervinding hebben opgedaan met jonge officieren, weten hoeveel invloed de eerste opleiding later hebben kan op het onderhouden van een goede krijgstucht, op de verhouding van meerderen tot minderen.

Ieder die gezag heeft uitgeoefend zal beamen, dat dat als 't ware een studie is en moet zijn van elken dag. Nu geef ik toe, dat de practijk weder de beste leermeesteres is, maar hoe beter men voorbereid is omtrent alles wat alzoo in werkelijkheid zich kan voordoen, op de omstandigheden die invloed hebben op de tucht en den goeden geest, op alles waardoor achting en vertrouwen worden gewonnen, des te beter zal men den goeden weg vinden als men daarenboven wordt aangespoord door het goede voorbeeld van oudere officieren.

Een afzonderlijken leerstoel zou ik daarom voor de paedagogie toch niet wenschen, maar een deel van de lessen zou zoo kunnen worden ingericht, dat het beoogde doel toch wordt bereikt. Indien voor die taak officieren worden aangewezen van zekere ancienniteit, die daarvoor in het bijzonder geschikt zijn, dan moet daarvan een invloed ten goede uitgaan.

Ik wensch hier nog een opmerking bij te voegen over de oprichting van een inrichting voor militair onderwijs op breeder basis voor het korps zeeofficieren. De Minister is van oordeel in de gewisselde stukken, dat de oprichting zou moeten gepaard gaan met eene aanmerkelijke uitbreiding van het korps. De Minister eindigde met de verzekering, dat zijn aandacht op deze gelegenheid gevestigd blijft. Ik ben het eens met den Minister, dat de eigenschappen noodig voor de hoogere bevelvoering vooral, zoo niet uitsluitend, moeten worden verkregen door de practijk. Daarmede neemt de Minister een onaantastbare stelling in, maar ik meen ook dat, wanneer de practijk gepaard gaat met een breedere ontwikkeling in het vak in zijn geheel, dit voor de hoogere bevelvoering van groot belang zal zijn. Men schept daardoor de zekerheid dat de marine de officieren zal hebben, die zij in gewichtige omstandigheden zal behoeven. Mij dunkt, dat een instelling als door mij bedoeld niet anders dan een uitstekenden invloed zal uitoefenen op de jongere officieren, door hun ijver en studielust een concreet doel ter bereiking te geven. Ik durf dan ook verwachten dat de Minister in deze richting althans iets zal willen beproeven.

De heer Ellis, *Minister van Marine:* Mijnheer de Voorzitter! De quaestie of de adelborsten van het Instituut militairen zijn, was bij de invoering van de opleiding te Willemsoord geen quaestie. Ik heb hier voor mij liggen de Kamerstukken, Zitting 1854—55, waarbij het reglement voor de opleiding te Willemsoord als het ware werd geconsolideerd. In art. 81 staat: „De adelborsten zijn aan de krijgstucht en verdere reglementen van discipline en inwendige dienst onderworpen."

De geachte afgevaardigde zal zich herinneren, dat toen ter tijd een groote afscheiding gemaakt werd tusschen voor en achter den grooten mast. De scheepsklerken, die beschouwd werden als in opleiding te zijn, werden geassimileerd aan de adelborsten tweede klasse op het Instituut en aangezien die adelborsten ook aan boord kwamen, heeft men het beter geacht ze niet te geven een bepaalden rang. Wanneer de geachte afgevaardigde art. 34 wil opslaan van het tegenwoordige reglement voor het Koninklijk Instituut te Willemsoord, dan zal hij zien dat de adelborsten onderworpen zijn aan de krijgstucht. Hoe dit twijfelachtig zou zijn onder de nieuwe strafwetten, begrijp ik niet, want art. 45 van het Wetboek van Militair Strafrecht zegt uitdrukkelijk, dat militair is iemand, wien dit is kenbaar gemaakt. En dit geschiedt in het reglement.

Omtrent deze quaestie heb ik voor mij liggen een advies van het jaar 1880 van den advocaat-fiscaal bij het Hoog Militair Gerechtshof, die het van zelf sprekend acht dat de adelborsten zijn militairen. En ook de Militaire pensioenraad stelde zich op dat standpunt bij de beslissing dat officieren van hun 16de jaar af hun diensttijd kunnen laten gelden.

Nu vraagt de geachte afgevaardigde waarom men hun dan geen rang geeft. Als hij mij dat een jaar of zes geleden had gevraagd, zou ik gezegd hebben, dat ik het ook niet begreep, maar ik acht het thans niet zoo gewenscht meer, dat de adelborst rang krijgt, vóórdat zijn opleiding geëindigd is.

De geachte afgevaardigde is een groot voorstander van de ontwikkeling van het militair paedagogisch element en ik met hem. Ik geloof dat het ook een beter middel is om een jong mensch op te voeden tot officier, dan hem, zooals thans de adelborsten, de laatste maanden van hun instituutstijd aan boord van een groot schip buitengaats, heden als matroos, morgen als onderofficier en overmorgen als officier te doen dienen, dan komt hij in verschillende verhoudingen in aanraking met de equipage en ik geloof dat de eerste voorwaarde om een goed officier te zijn, is het hart van zijn minderen te kennen.

Ik zal aandachtig volgen hoe dit stelsel blijft werken en wanneer blijken mocht dat het geven van rang aan de adelborsten wenschelijk is, zal ik dit zeker doen, maar op dit oogenblik ben ik daarvoor nog wat huiverig.

Voor de invoering van een applicatieschool ben ik niet geporteerd. Ik ben niet overtuigd, dat dit voor de zee-officieren van groot nut kan zijn, maar ik ben wel voornemens om op andere

wijze den studielijst aan te wakkeren en zooveel mogelijk tijd voor rustige studie te geven.

De officieren kunnen reeds op de „Bellona" hun kennis van artillerie vermeerderen en bij het torpedo-wezen zich in deze richting bekwamen. Bovendien moet in de bijeenkomsten voor beoefening van de „naval war game" en in besprekingen van te houden en gehouden manoeuvres een opleidende kracht worden gezocht. Ik meen nu dat het beter is om officieren die uitblinken in de eene of andere richting, daarvoor toelagen te geven. Dit acht ik een goede premie op hoogere ontwikkeling, die langs dien weg verkregen, niet achterstaan zal bij die door den geachten afgevaardigde bedoeld.

De beraadslaging wordt gesloten en *onderart.* 34 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De *onderartt.* 35 tot en met 40 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over *onderart.* 41, luidende:

„Kosten van schafting der equipages en aanschaffing van zeep, van 's Rijks wege aan de schepelingen verstrekt wordende en alle daarop vallende kosten, waaronder ook begrepen zeetraktementen van officieren, belast met het toezicht op de bereiding, zoomede voedingkosten van schepelingen, die tijdelijk aan den wal verblijven *f* 804 000."

De heer Zijlma: Mijnheer de Voorzitter! Blijkens de Memorie van Antwoord wil de Minister te gemoet komen aan den in het Voorloopig Verslag geuiten wensch om, overeenkomstig het verzoek, indertijd door de Groninger pelmolenaarsvereeniging gedaan, bij de uitbesteding van gort voor de marine te bepalen, dat deze moet zijn gepeld van inlandsche gerst. De Minister kan voorshands moeielijk verder gaan en ik betuig dan ook den Minister daarvoor mijn dank. De Minister meent echter, dat dit noch voor den landbouwer, noch voor de pelmolenaars veel baat zal geven en ik geloof dit ook. Maar er is nog een derde belang bij betrokken, wat m. i. het zwaarst weegt, namelijk het belang van het personeel, want die gort is beter, malscher en gemakkelijker. Deze drie belangen rechtvaardigen dan ook ten volle de proefneming.

Het komt er echter zeer op aan, hoe die proefneming zal worden genomen. Zij dient om te slagen en betrouwbaar te zijn zorgvuldig te worden genomen en aan bekwame mannen, liefst vakmannen, te worden opgedragen. Nu zal de Minister de zorgvuldigheid wel betrachten, maar over vakmannen heeft de Minister, meen ik, niet te beschikken. Ik zou daarom gaarne zien, dat de Minister zoo goed zou willen zijn het advies van vakmannen in te winnen of, zoo hem dit ongevraagd mocht worden gegeven, daarvoor een open oor te hebben en het niet ter zijde te leggen.

De heer ELLIS, *Minister van Marine*: Mijnheer de Voorzitter! Ik heb de proefneming met de inlandsche gort toegezegd, omdat ik als niet-deskundige in de war geraakte bij lezing van al de adviezen over deze aangelegenheid, en omdat ik het zeer wenschelijk acht om, als wij in Nederland kunnen krijgen gort die voldoet aan de voorwaarden die gesteld worden aan scheepsgort, al kost zij ook iets meer, de Nederlandsche gort te nemen. De deskundigen zijn het er echter over eens, dat de Nederlandsche gort een groot watergehalte heeft en meer omwerking eischt, als hij opgestapeld is. Deze twee zaken maken mij huiverig de proef op groote schaal te nemen. Als men de gort op zolder uitspreidt is het verwerken gemakkelijk, maar in gorthokken aan boord is het lastig, soms onmogelijk. En hoe lang houdt zich die gort goed?

Nu zal ik vakmannen moeten hebben om bij de levering van de proefgort uit te maken, of die gort werkelijk is inlandsche gort. Dit is de moeilijkheid, want er waren partijen die beweerden, dat men het onderscheid niet kan zien tusschen inlandsche en buitenlandsche gort, vooral wanneer zij gezwaveld is.

Ik moet die gort aan boord nemen onder dezelfde omstandigheden als de buitenlandsche gort. De beste vakmannen zijn de matrozen; als die de gort niet lusten, kan ik ze niet gebruiken.

De beraadslaging wordt gesloten en *onderart.* 41 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Onderart. 42 wordt zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over *onderart.* 43, luidende:

„Zeetraktementen, soldijen en toelagen van het personeel bij de hospitalen der marine en bij den geneeskundigen dienst in de maritieme directie te Amsterdam, f 49 750."

De heer HUGENHOLTZ: Een enkel woord naar aanleiding van hetgeen met den kok EVERDINGEN in het marine-hospitaal te Willemsoord is geschied.

Het geldt hier een geval van simulatie en eigenaardige behandeling van die simulatie in het hospitaal.

Een kok tweede klasse heeft zich op 5 Augustus 1900 twee vingertoppen afgekapt bij het hakken van hout voor de kombuis. Na vier weken verpleegd te zijn is hij weer aan het werk gegaan, doch het was hem onmogelijk de groote ketels te hanteeren en hij vroeg hulp, zonder welke hij dit werk niet kon doen. Zoolang dit werd toegestaan ging alles goed, maar als hem geen hulp gegeven werd kon hij niet werken en ging hij weer naar het hospitaal, in de hoop dat men hem daar klein zou krijgen; immers, men verdacht hem van simulatie.

In 1901 werd hem daar een straf opgelegd, wel geen krijgstuchtelijke, maar een die voor een gezond mensch niet uit te houden is. Hij moest in bed blijven tot 3 uur in den middag,

wanneer men hem toestond op te staan. De geneesheer vroeg dan of hij genezen was. Toen is hij weer naar boord gegaan, maar daar hij zonder hulp zijn werk in de kombuis niet kon verrichten moest hij weer naar het hospitaal en daar moest hij nu ongeveer 5 maanden lang 24 uur per etmaal te bed liggen, terwijl hij slechts een keer zich van zijn bed mocht verwijderen om aan zijn natuurlijke behoeften te voldoen. Men trachtte dien man er toe te dwingen om te zeggen: vooruit, ik zal wel weer naar boord gaan.

Dat hij niet simuleerde en ook zijn kwaal niet aggraveerde blijkt wel hieruit, dat hij bij het ophalen van een ketel dezen over zijn rechter voet kreeg. Dit zou voor aggravatie toch wel wat ver gaan. Hij is toen weer naar het hospitaal teruggestuurd en in 1902 eindelijk ontslagen en gepensionneerd, wat men juist had trachten tegen te houden.

Ik zou geen aanleiding gevonden hebben op deze zaak terug te komen, omdat reeds de Minister gezegd heeft dat voorschriften zijn gegeven om in het vervolg dergelijke toestanden te voorkomen.

In de Memorie van Antwoord echter worden dingen gezegd, die men niet zoo over zijn kant kan laten gaan. Wij hebben hier een zeer typisch staaltje van de bureaucratische wijze waarop men slechte dingen goed praat, bemantelt, vergoelijkt.

Ik lees op bladz. 13:

„De behandeling, die men een kok in het marine-hospitaal te Willemsoord heeft doen ondergaan, had niet ten doel hem te straffen, maar om zijn herstel te bevorderen."

Nu zal men denken, dat hetgeen hierop volgt, daarmede in overeenstemming is.

Maar men leest verder: „Toegegeven wordt, dat in het hier betreffende ziektegeval de middelen van rust en afzondering om den lijder hierdoor door verveling te dwingen zijn pogingen tot aggravatie van zijn bestaand gebrek op te geven, eenigszins overdreven zijn."

Dus het middel om zijn herstel te bevorderen werd gezocht in verveling; inderdaad een zonderling geneesmiddel. Ik dacht, dat de hospitalen voor andere doeleinden dienden.

Men geeft dus toe, dat er overdreven was, maar hoe wordt nu verklaard, dat deze patient zoo lang in het hospitaal gebleven is? Er wordt gezegd, dat bij hem alle medewerking tot herstel ontbrak.

Nu wijs ik er op, dat de man reeds lang hersteld was; dat was hij reeds na de eerste 4 weken.

Waarom zou hij nu volgens den Minister, of volgens den ambtenaar die dit gedeelte van de Memorie geschreven heeft, alle medewerking tot herstel hebben geweigerd?

1°. omdat hij daar vrije verpleging had, en 2°. omdat hem belangstelling van buiten de marine was betoond. Dit is nu de zaak, waarop ik even wilde neerkomen.

Iemand, die vrije verpleging heeft in een hospitaal blijft daar niet 5 maanden in zijn bed liggen wanneer hij gezond is.

Ook wanneer hem belangstelling van buiten de marine wordt betoond, zal hij daarom zulk een marteling niet ondergaan.

Maar deze marteling was reeds geleden, toen hij mij den brief schreef, waarop ik gegaan ben naar 's Ministers voorganger, den heer KRUYS, dien ik de zaak mededeelde.

De Minister antwoordde mij, dat hij zoo iets ongeloofelijk achtte, maar op mijn verzoek, om de zaak maar eens te onderzoeken, is zulk geschied en hebben de heeren aan het hospitaal te Willemsoord een duchtigen uitbrander gehad.

Dit wordt nu op mij verhaald. De heeren kunnen zóó weinig velen, dat zij zeggen: Als men buiten de marine zich met de zaak maar niet had ingelaten, was de man wel spoediger hersteld.

Nu komt er nog wat bij.

De Minister zegt, dat het in zijn voornemen ligt om de toenemende neiging tot simulatie en aggravatie tegen te gaan.

Het komt mij voor, dat de Minister de zaak niet bij het goede einde aanpakt. Indien ten gevolge van de nieuwe Pensioenwet veel gevallen van simulatie zich voordoen, zal hij — althans in die gevallen, waar simulatie wordt volgehouden en geconstateerd — alleen tot deze conclusie kunnen komen, dat men die elementen in de marine niet langer moet trachten te behouden, doch hoe eer hoe beter ontslaan.

Iemand, die zóó langdurig simuleert, of zijn bestaande kwaal erger maakt, behoort in den dienst niet thuis. Maar indien de Minister andere dwangmiddelen gaat beramen om simulatie tegen te gaan, vrees ik, dat hij met slechte elementen in den dienst blijft zitten. Ik hoop dat ik mij vergis, maar alles wat ik tot op heden van dezen Minister heb gehoord, geeft mij juist niet de hoop, dat hij op een andere wijze te werk zal gaan dan alleen met het alleen-zalig-makende middel der tucht.

De heer ELLIS, *Minister van Marine:* Mijnheer de Voorzitter! Het beantwoorden van den geachten afgevaardigde is daarom niet aangenaam, omdat hij zich zelf handelend heeft ingevoerd, maar er is een lichtzijde in het aanhalen van de geschiedenis van den kok EVERDINGEN, omdat ik hierdoor gelegenheid verkrijg om te voorkomen, dat de meening zal postvatten dat het in onze marine-hospitalen, laat ik het maar noemen, zoo'n janboel zou zijn.

Onze marinehospitalen zijn niet jong, maar goed en zullen nog beter worden, wanneer aan dat te Willemsoord verbonden wordt een inrichting voor pathologisch en bacteorologisch onderzoek en een recreatiezaal voor de zieken, waarvoor op de begrooting voor het volgend jaar gelden zullen aangevraagd worden.

Het hospitaal te Willemsoord nu is een onderwerp van vervolging in de laatste jaren van menschen, die het niet goed meenen met de tucht aan boord. Bij mijn optreden als directeur en commandant te Willemsoord, vond ik daar de geschiedenis met EVERDINGEN nagenoeg afgeloopen.

Kennende de moeilijkheden die de chef van een hospitaal heeft met simulanten en aggravisten, is het mijn streven geweest om, zoodra de chef de overtuiging heeft van simulatie, de betrokken persoon ter onderzoek naar een ander hospitaal of naar een cliniek te evacueeren.

Wanneer dan van verschillende doctoren en professoren de verklaring komt, dat die man geschikt is voor den dienst, dan moet men tot hem als militair zeggen: doe wat ik u opleg, anders komt gij voor den krijgsraad wegens dienstweigering.

Ik heb die richting uitgestuurd, en de zeekrijgsraad stelde mij in het gelijk.

Nu moet men zich een goed denkbeeld vormen van een marine-hospitaal. Dat gelijkt alleen in uiterlijk op een burgerlijk ziekenhuis, want er zijn zieken in, maar er zijn er verscheidenen in die niet ziek zijn. Er zitten ook luiaards in, die liever met den winterdag daar zitten, dan op de Noordzee; menschen die in en door den dienst gewond zijn geraakt, met een pensioenvinger of pensioenvoet. Die worden niet beter, maar geven veel last.

Nu kan een chef van een hospitaal niet straffen; de diëetstraf is, en gelukkig, afgeschaft; hij heeft alleen over maatregelen van orde; de patiënt die lastig is of ongezeggelijk, krijgt bedrust, of hij wordt afgezonderd.

Men tracht natuurlijk een man die simuleert of aggraveert, zich zoo te doen vervelen, dat hij zegt: het is hier zoo vervelend, dat ik maar wegga.

Die methode heeft men op Everdingen te lang toepast.

Terwijl men nu dien Everdingen hoopte te vervelen, komt er een brief van zijn vader aan den chef van het hospitaal, waarin hij o. m. zegt: ja, wij hadden er ons wel bij nedergelegd, ware het niet dat ik een bezoek had gehad van den heer Hugenholtz, lid der Tweede Kamer, die mij mededeelde, dat er een gunstige verandering ten aanzien van mijn zoon had plaats gehad en er nu volgens zijn meening geen redenen meer waren hem verlof te weigeren, daar het nu toch maar een quaestie van eenige maanden was, dan kwam hij voor goed thuis.

Nu is de kok daarna door een geneeskundige commissie goedgekeurd, en wanneer de geachte spreker zegt dat hij aan zijn voeten verbrand was, en dat dat niemand doet om uit den dienst te komen, dan moest hij eens spreken met de doctoren van onze land- en zeemacht, die zullen hem nog wel sterker staaltjes kunnen meedeelen van menschen die, om uit den dienst te komen, zich daarvoor de tanden uit den mond haalden en van menschen die niet mee op expeditie wilden en zich daarom in den voet schoten. Zulke menschen met „pensioenhanden" en „-voeten" enz. kan ik toch waarlijk hier niet in bescherming doen nemen.

Verder heb ik niets mede te deelen omtrent deze zaak.

De beraadslaging wordt gesloten en *onderart.* 43 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De *onderartt.* 44 tot en met 65 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over *onderart.* 66, luidende:

„Bezoldigingen, toelagen en premiën van opzichters, wachters en verder personeel bij de kust- en oeververlichting, der gasfabrieken en der gastransportvaartuigen ten dienste dier verlichtingen en van den kustwacht- en stormwaarschuwingsdienst; bezoldigingen en kostgelden der bemanning van de lichtschepen, zoomede tegemoetkomingen bij geleden verliezen door zeerampen of buitengewone weersomstandigheden, *f* 209 150."

De heer Staalman: Mijnheer de Voorzitter! Ik wensch te constateeren, dat de Minister ten aanzien van het onderwerp bij art. 66 behandeld, een quaestie hier herhaaldelijk ter sprake gebracht, betreffende de lichtwachters, ook concilianter is in zijn antwoord dan in de bijlage tot de Memorie van Toelichting.

De Minister zal nu althans de mogelijkheid overwegen of die lichtwachters op de verschillende lichtschepen vlugger kunnen worden afgelost dan tegenwoordig geschiedt. De lichtwachters 1ste klasse worden om de maand afgelost; zij hebben één maand dienst en één maand vrij; die van de tweede klasse hebben twee maanden dienst en één maand vrij. Nu vraag ik: waarom? Zijn de diensten der lichtwachters 1ste klasse aan boord van de lichtschepen zooveel zwaarder? De Minister moet mij antwoorden: neen. Toch moeten de lichtwachters 2de klasse twee maanden dienst doen en krijgen dan een maand vrij.

De Minister beroept zich op de *matrozen* in het algemeen, maar dezen hebben een anderen dienst te vervullen. Het leven van die lichtwachters is doodend en eentonig. Wanneer de Minister die menschen eens zag en sprak, zou hij ontwaren, dat de indruk dien zij maken, wanneer zij geruimen tijd aan boord zijn geweest, deze is, dat zij physiek ongeschikt worden voor den dienst; er komen invaliden voor en er zijn er, die lang vóór zij den vereischten leeftijd hebben om te worden gepensionneerd, eigenlijk niet meer naar boven gestuurd kunnen worden.

De oorzaak daarvan ligt hierin, dat zij niet voldoende worden afgelost. De noodzakelijkheid daarvan bestaat zoo goed voor die van de tweede en derde als voor die der eerste klasse. Ik zou den Minister willen vragen: wanneer gij de noodzakelijkheid inziet, dat die van de eerste klasse worden afgelost per maand, waarom dan ook niet dit op de lichtwachters 2de en 3de klasse toegepast?

De Minister beroept er zich op, dat een maand vrij na twee maanden dienst niet zoo onbillijk is, maar mag ik hem er op wijzen: wanneer men het in détails terugbrengt, krijgt men per 24 uur 16 uur dienst. Van de 12 maanden is hij er slechts 4 thuis. Neemt men dat over 30 à 40 jaar – zóó lang moet hij dienen om pensioen te kunnen krijgen — dan meen ik, dat ik

niet ten onrechte pleit, zooals vele geachte afgevaardigden met mij bij de begrooting gedaan hebben, voor een ook voor hen maandelijksche aflossing.

Ik geloof, dat de Minister daarin gemakkelijk zou kunnen voorzien door ze te doen afhalen door het stoomloodstransportvaartuig, dat de kapiteins elke maand afhaalt. Dan, wanneer hij het personeel aanvult, zijn de kosten om in het personeel te voorzien niet meer dan ongeveer f 10000 per jaar voor alle lichtschepen. De Minister zegt niet op te zien tegen de eventueele kosten, wanneer ze niet te hoog zijn; welnu, met f 10000 zal hij den maatregel kunnen nemen. En dan zal het niet eens noodzakelijk zijn dat die menschen de geheele maand niets uitvoeren, want hij zou ze gedurende een halven dag dienst kunnen laten doen te Willemsoord, bijv. op de takelzolders, waarvoor zij zeer geschikt zijn en met welk werk zij zeer tevreden zouden zijn.

Ik juich het toe, dat de Minister een onderzoek zal instellen en de zaak zal overwegen. Wanneer dat gunstig mocht zijn zal ik mij daarover ten zeerste verheugen.

De heer ELLIS, *Minister van Marine:* De heer STAALMAN komt op de zaak van de aflossing van de lichtwachters terug. Eigenlijk is dit een zaak die meer in het zuiden thuis behoort, iets van het 6e district en dat voortvloeit uit de nabijheid van de Belgische lichtschepen.

Men heeft in de uitdrukking, dat de lichtwachters waren menschen uit den matrozenstand, vrees ik, iets opgemaakt, dat volstrekt mijn bedoeling niet was. Mijn bedoeling was niet, om neer te zien op die menschen, maar aan te geven uit welken stand men ze recruteert en moet recruteeren.

Nu heb ik gezegd, dat, wanneer een matroos van de 12 maanden er 8 aan boord is en 4 maanden aan den wal met nagenoeg niets te doen en zijn volle traktement, zoodat hij zich geheel aan zijn familie kan wijden, dat toch zoo erg niet is.

Dat men er ziek van wordt?

Ik heb 22 maanden voor Atjeh gelegen en ik ben niet ziek geworden. Zij worden trouwens ook niet ziek en om niet over een nacht ijs te gaan, heb ik een staatje doen opmaken. Daaruit blijkt, dat in het 3de district zijn 9 wachters voor de lichtschepen, met een diensttijd van 18 tot 22 jaren.

Men kan dus niet zeggen, dat het een schrikkelijk sloopend werk is.

In het 6de district zijn de cijfers: 9 met 18 tot 22 dienstjaren.

In het 4de en 5de district: 2 met een diensttijd van 22 en 24 jaren.

Maar ik heb nog andere gegevens, waaruit blijkt, dat in het 3de district zijn voorgekomen in 8 jaren 25 ziektegevallen op 24 wachters, in het 6de district in 10 jaren 24 ziektegevallen op 24 wachters; in het 4de en 5de district in 10 jaren 12 ziektegevallen op 12 wachters. Toen ik zeide: dat behoort meer in

het zuiden thuis, bedoelde ik daarmede, dat die klachten naar den Helder zijn komen overwaaien.

En als men onze lichtwachters vergelijkt met de Duitsche, dan doe ik opmerken, dat op het Duitsche lichtschip op Borkum-merrif de wachters gedurende 7 maanden onafgebroken aan boord zijn, van Augustus tot en met Februari, en gedurende den overigen tijd 2 maanden aan wal en 3 maanden aan boord doorbrengen.

In Engeland geldt dezelfde regeling als bij ons: 2 maanden aan boord tegen eene maand aan den wal.

In België zijn evenwel de wachters 28 dagen aan boord en 14 dagen aan den wal.

Als het kan zonder noemenswaardige kosten en natuurlijk zonder uitbreiding van personeel, wil ik die regeling bij ons wel invoeren om de manschappen te believen; maar er bestaat m. i. overigens geen reden aan te nemen, dat de Nederlandsche zeevarenden minder merg in hun knoken zouden hebben dan Duitschers of Engelschen.

Ik kan aan de lichtwachters wel zeggen: gij zult om de 14 dagen afgelost worden, maar als die aflossing dan ook maar een dag te laat komt, is Leiden in nood. En men moet over dit op tijd aflossen niet gering denken bij winterdag op onze kust.

De heer Staalman: De Minister heeft mij verkeerd verstaan als hij meent dat ik heb willen aantoonen dat zooveel bepaalde ziektegevallen bij de lichtwachters voorkomen; ik heb geconstateerd, dat die menschen door hun geestdoodend leven op betrekkelijk jeugdigen leeftijd versuffen.

Ik kan verzekeren, dat verschillende lichtwachters — niet alleen aan den Helder, maar ook elders — niet in staat zullen zijn hun pensioen te verdienen, omdat zij versuft en lang vóór hun tijd oud zijn.

De Minister kan zich dit niet begrijpen en beroept er zich op 22 maanden voor Atjeh gelegen te hebben. Maar mag ik opmerken dat de conditiën waaronder de Minister voor Atjeh lag gansch andere waren, dan waaronder de wachters op onze lichtschepen verkeeren?

De Minister roept mij toe: die waren slechter — ik geef dat absoluut niet toe — dan van de lichtwachters.

De Minister heeft aan boord behoorlijk werk en amusement kunnen vinden, dat hem genoegzame afleiding gaf; een wachter op een lichtschip moet zijn tijd bepaald dood maken en bovendien de omgeving is zooveel kleiner.

Waarom kunnen kapitein en machinist wel per maand afgelost worden en de wachters derde klasse niet?

Dat is mijn bezwaar.

En als de Minister een maandelijksche aflossing wilde toepassen als door mij wordt bedoeld, dan zou hij de werkkrachten dier wachters op verschillende wijze zeer goed productief

kunnen maken, om daardoor althans een deel van de meerdere kosten terug te vinden.

De beraadslaging wordt gesloten en *onderart.* 66 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De *onderartt.* 67 tot en met 71 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslagingen over de Vde afdeeling (*Pensioenen, onderstanden, wachtgelden, enz.*).

De heer STAALMAN: Mijnheer de Voorzitter! Een woord slechts naar aanleiding van de uitkeering van pensioen, voor hen die in het begin van het kwartaal gepensionneerd worden. Het gebeurt telkens dat de menschen 3 à 4 maanden moeten wachten op uitkeering, zonder een cent in huis te hebben. Dat is onbillijk en bij de behandeling der Pensioenwet al gevoeld; maar de Regeering verklaarde toen, dat de zaak bij Financiën behoorde te worden opgelost, om het renteverlies voor het uitschot.
Maar als men in het begin van het kwartaal uitbetaalt, dan ontvangen zij toch niet meer dan hun door de Regeering wordt toegekend. Het pensioen wordt in het begin van het kwartaal reeds geacht te zijn verdiend. Zooals het nu wordt geregeld komen velen in een bedenkelijke positie, omdat zij dan vallen in handen van woekeraars of op allerlei minder gewenschte manier moeten trachten drie maanden met hun gezinnen te leven.
Dan ook zou ik wenschen dat de Minister zich wat toeschietelijker betoonde in het subsidiëeren van militaire vereenigingen, die ten doel hebben weduwen en weezen van militairen te steunen, die geen pensioen krijgen.
De Regeering mocht zulke pogingen wel wat meer appreciëeren. De Minister zegt wel: dat zou geld kosten, maar nog veel meer zal het kosten wanneer het rapport, door de eenige jaren geleden benoemde commissie, waarop al zoo lang wordt gewacht, eens gunstig adviseerde. Waar militaire vereenigingen het initiatief nemen om in die nooden te voorzien, daar is het m. i. plicht zulke pogingen krachtig te steunen.
Tal van vrouwen en kinderen, wier mannen in Indië aan besmettelijke ziekten overleden zijn, vervallen plotseling in de bitterste armoede en de Minister zou een zeer goed werk doen om door desnoods een klein subsidie die vereenigingen te steunen, die in zulke gevallen hulp verleenen.

De heer [illegible]: Mijnheer de Voorzitter! Reeds geruimen tijd geleden hebben eenige belanghebbenden in het fonds van [illegible] en onderofficieren zich tot den Minister van Marine gewend, met het verzoek hun te willen restitueeren de door hen in dit fonds gestorte gelden, daar zij, door het verlaten van den dienst vóór den pensioengerechtigden leeftijd, hun aanspraak op uitkeering hebben verloren. Dit fonds is oorspronkelijk gesticht om den

gepensionneerden een toeslag op hun pensioen te geven, waarmede zij een zaakje zouden kunnen opzetten.

Daarbij gold echter de bepaling, dat het lidmaatschap verplichtend was. Bovendien werd bij het in dienst treden de belanghebbende niet in kennis gesteld van het bestaan van dat fonds. Dat was volgens Minister RÖELL, voor een fonds dat al zoolang bestond onnoodig.

Wanneer dus een 14-jarige jongen teekende, dan werd hem niet gezegd: denk er om, wanneer gij teekent, wordt gij lid van dit fonds. Van zijn eerste traktement werd f 10 contributie afgehouden; dit was zijn eerste kennismaking met het fonds.

In 1892 is het fonds opgeheven en sedert dat oogenblik wordt een ieder voor de keus gesteld al of niet lid te blijven. Degenen echter die vóór 1892 uit het fonds zijn gegaan vóór den 40-jarigen leeftijd, verkeeren in den onbenijdbaren toestand, dat zij al het gestorte geld als verloren kunnen beschouwen. Men heeft de onbillijkheid gevoeld door het fonds op te heffen. Zou het nu niet mogelijk zijn om een kleinen post op de begrooting te brengen om, zoo niet geheel, dan toch gedeeltelijk, die gelden te restitueeren? Ik weet wel dat hier alleen te pleiten valt uit een billijkheidsoogpunt, daar het reglement van het fonds zoo luidt dat er van recht geen sprake kan zijn. Ik hoop dat de Minister genegen zal zijn om deze menschen eenigszins te gemoet te komen.

De heer VERHEY: Mijnheer de Voorzitter! Ik zou gaarne met een enkel woord willen steunen hetgeen de heer STAALMAN zooeven heeft gezegd over subsidiën aan vereenigingen, die zich ten doel stellen om weduwen en weezen van militairen te ondersteunen. De Minister heeft deze aangelegenheid uitgesteld totdat het rapport zou verschenen zijn van de commissie in zake de pensioenen voor weduwen en weezen. En nu kan ik mij met dit standpunt van den Minister wel vereenigen, vooral wanneer de toezegging, die verleden jaar gedaan werd, bewaarheid wordt, en wij dus binnen enkele maanden dit rapport te verwachten hebben.

De reden waarom de Minister geen ondersteuning wilde verleenen was deze, dat het Marinefonds een tweeledig doel heeft, nl. het ondersteunen van degenen die met een klein pensioen de marine verlaten hebben en het ondersteunen van weduwen en weezen. De Minister zegt daaromtrent ook, dat, nu door de militaire pensioenwetten belangrijke offers van 's Rijks schatkist worden gevraagd en ook kleine gratificatiën worden toegekend, vooralsnog geen meerdere lasten op 's Rijks schatkist mogen worden gelegd.

Voor dit stelsel zou men kunnen voelen, wanneer andere Departementen evenzoo handelden, maar dit is het geval niet; op de begrooting van Oorlog toch vindt men een som uitgetrokken van f 40 000 voor gratificatiën; f 1000 aan de Vereeniging van gepensionneerde officieren; f 6000 ten behoeve van het Fonds

voor onderofficieren die met gagement of gratificatie den dienst verlaten; f 2000 aan het Fonds tot ondersteuning van weduwen en weezen van militairen beneden den rang van officier; f 5000 aan de Vereeniging van gepensionneerde onderofficieren en minderen van het Nederlandsch leger. Wanneer men daartegenover stelt wat op de begrooting van Marine voorkomt, dan vindt men op art. 74 een som van f 10000 voor gratificatiën en op art. 79 eene van f 4600, te zamen slechts f 14600. Men kan dus m. i. ook bij Marine op dit punt gerust wat milder denken. Omtrent de loodspensioenen zijn in het Voorloopig Verslag op de oorspronkelijke begrooting eenige opmerkingen gemaakt, waarop de Minister verklaard heeft niet te kunnen ingaan. Op een enkel punt heeft de Minister overweging toegezegd, o. a. ten aanzien van de bepalingen die verband houden met het verleenen van pensioen wegens gebreken niet door den dienst ontstaan. Ik juich dit natuurlijk ten zeerste toe, maar ik zou den Minister gaarne nog op een paar kleine punten willen wijzen, van niet ingrijpenden aard.

Ten eerste op de weduwenpensioenen van art. 6 in verband met art. 18 der Pensioenwet voor de loodsen.

Er wordt in art. 5 onderscheid gemaakt tusschen de pensioenen voor de weduwen van binnenloodsen en die van zeeloodsen. Nu zijn er binnenloodsen, die dienst doen als loods naar zee en kan het voorkomen, dat zij omkomen bij het verrichten van dienst in zee, zooals o. a. een paar dagen geleden in de Noordzee voor den Waterweg nog is gebeurd, ten gevolge van het omslaan van de jol, bij het gaan van boord. De weduwe krijgt dan minder pensioen dan wanneer de man zeeloods ware geweest en hem hetzelfde ongeval had getroffen. Ik zou een wijziging, die hierin gelijkheid brengt, zeer billijk achten.

Er is nog een ander onderdeel waarin voorziening wenschelijk kan zijn.

De loodsen worden wat hun pensioen betreft, in hoofdzaak gelijkgesteld met militairen, maar bij de nieuwe pensioenwetten is aan militairen die worden ontslagen ten gevolge van gebreken in en door den dienst ontstaan, een pensioen verzekerd van minstens $^{3}/_{4}$ van het volle pensioen dat naar gelang van de dienstjaren kan worden verhoogd. Voor de loodsen echter is dit bedrag gesteld op ten minste $^{20}/_{35}$ van hun pensioen bij 20 dienstjaren of minder. Zij zijn dus vergelijkenderwijze in minder gunstige conditie gekomen.

Ik veroorloof mij den Minister te vragen — mijn bedoeling is niet daarop thans antwoord te ontvangen — om ook deze punten bij wetswijziging in overweging te willen nemen.

De heer ELLIS, *Minister van Marine*: Ik was er niet op voorbereid, Mijnheer de Voorzitter, dat de geachte afgevaardigde ook zou spreken over de uitbetaling van pensioenen, maar ik zal het punt gaarne overwegen, daar het mij voorkwam dat er veel billijks in zijn wensch was gelegen.

Omtrent het verleenen van een bijdrage aan het marinefonds wensch ik mede te deelen, dat ik niets liever zou doen, want ik gevoel veel sympathie voor dat fonds, dat in den korten tijd van zijn bestaan naar ik mij meen te herinneren niet minder dan f 50000 aan onderstand heeft uitgedeeld, en wanneer nagenoeg de geheele marine zich bij dit fonds aansloot zou het ook waarschijnlijk wel kunnen, maar er zijn nog meer van die instellingen en wanneer vandaag steun wordt toegezegd aan het marinefonds, dan komt morgen de stokersbond en overmorgen weer een andere instelling en waar gaan wij dan heen? Daarom heb ik gezegd: laat ons het rapport afwachten van de commissie in zake een pensioenfonds voor weduwen en weezen van militairen beneden den rang van officier, dan hebben wij een basis. Ik mag dit thans te eer herhalen, omdat ik geïnformeerd ben, dat de commissie weldra gereed zal zijn en hoopvol is ten aanzien van het resultaat van haren arbeid.

Den geachten afgevaardigde, den heer HUGENHOLTZ, wensch ik het volgende te antwoorden:

Het is niet mogelijk den militair bij zijn indienstreding het complex zijner verplichtingen mede te deelen; maar hij belooft trouw aan de Koningin en verklaart zich te onderwerpen aan alle dienstvoorschriften van 's Rijks zeedienst. Sedert 1852 is verplichtend gesteld de deelneming aan een fonds, dat volgens art. 1 de bedoeling heeft om voor onderoffficieren en mindere schepelingen van 's Rijks zeemacht het vooruitzicht te openen bij het verlaten van den dienst uit onderlinge bijdragen een som in eens te ontvangen, ten einde in de eerste behoefte van hunnen nieuwen stand beter te kunnen voorzien.

Gaat nu iemand uit eigen beweging heen, dan heeft hij geen recht meer op dat geld en kan ik moeilijk een som uittrekken op de begrooting om menschen op te roepen en hen uitkeering te doen van geld, waarop zij geen recht meer hadden.

De heer HUGENHOLTZ: Mijnheer de Voorzitter! Ik zou niet weer gesproken hebben, als de Minister had gezegd: het mag goed zijn wat is voorgesteld, maar ik vind geen vrijheid daarvoor geld uit te trekken; maar waar de Minister zegt, dat wat ik vraag, onbillijk is, moet ik daartegen opkomen.

De Minister zegt, dat ieder schepeling die in dienst treedt, weet dat hij zich moet onderwerpen aan de bestaande dienstvoorschriften; maar het bestaan van een dergelijk fonds is toch geen dienstvoorschrift.

De jongeling die bij de marine komt, gaat met den Staat een contract aan en kent dan zijn rechten en verplichtingen. Als hij nu ook wist, dat hij, zoodra hij matroos 3de klasse is, *f* 10 per jaar in het fonds moet storten, en dat hij ook, bij het verlaten van den dienst, al zijn gestorte geld verliest, als hij dit wist, dan kan men spreken van een vrijwillige daad. Maar die jongeling hoort daarvan eerst iets, als hij voor het eerst zijn contributie moet betalen. Als hij bovendien wist, dat

hij, om zijn geld niet te verliezen, op zijn 28ste jaar moet bijteekenen, dan zouden zijn ouders hem misschien den raad gegeven hebben: blijf maar buiten de marine, want het schijnt daar vreemd toe te gaan.

Omdat de jongeling dit alles echter niet weet, acht ik de zaak onbillijk en is het mijns inziens billijk restitutie te geven aan hen die vóór het bereiken van den 40-jarigen leeftijd den dienst verlaten hebben.

De beraadslaging wordt gesloten.

De *onderartt.* 72 tot en met 85 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Art. 1 wordt zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De artt. 2 tot en met 4 en de BEWEEGREDEN worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Het *wetsontwerp* wordt in stemming gebracht en met 61 tegen 5 stemmen aangenomen.

Voor hebben gestemd de heeren VAN BYLANDT, STAALMAN, AALBERSE, BRUMMELKAMP, VAN FOREEST, MEES, VAN VLIET, DUYMAER VAN TWIST, VERHEY, FOCK, ROESSINGH, ARTS, PASSTOORS, VAN LÖBEN SELS, VAN WASSENAER VAN CATWIJCK, VAN VLIJMEN, FRUYTIER, MICHIELS VAN VERDUYNEN, VAN GIJN, SLUIS, VAN IDSINGA, WILLINGE, TRAVAGLINO, DE WAAL MALEFIJT, VAN ALPHEN, BOS, DE RAM, VAN VEEN, VAN WIJCK, VAN DEN BERCH VAN HEEMSTEDE, DRUCKER, SERET, MARCHANT, VAN DEN HEUVEL, PIJNACKER HORDIJK, TALMA, RAYMAKERS, VAN RAALTE, MUTSAERS, LIEFTINCK, VAN SASSE VAN YSSELT, BIJLEVELD, ZIJLMA, OKMA, BOLSIUS, FRIESEN, VAN NISPEN TOT SEVENAER, MERCKELBACH, JANSSEN, VAN DE VELDE, VAN KARNEBEEK, VAN DEDEM, NOLENS, RÖELL, KRAP, HENNEQUIN, DE SAVORNIN LOHMAN, BRANTS, POMPE VAN MEERDERVOORT, VAN HEEMSTRA en de VOORZITTER.

Tegen hebben gestemd de heeren HUGENHOLTZ, HELSDINGEN, VAN DER ZWAAG, SCHAPER en TER LAAN.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS
IN DE EERSTE KAMER DER STATEN-GENERAAL.

Het afdeelingsonderzoek van dit ontwerp van wet heeft aanleiding gegeven tot de navolgende beschouwingen.

§ 1. Algemeen en ernstig betreurde men het, dat de Eerste Kamer in de noodzakelijkheid is gebracht dit wetsontwerp thans met grooten spoed, zonder behoorlijken tijd tot voorbereiding te moeten behandelen. Onder de gegeven omstandigheden wilde

men zich ditmaal hierbij nederleggen, omdat de voorgedragen wet eigenlijk slechts het complement uitmaakt van de wet tot voorloopige vaststelling van dit hoofdstuk der Staatsbegrooting en de Minister zich heeft voorbehouden zijne denkbeelden en plannen omtrent gewichtige vraagstukken zoo personeel als materieel betreffende, bij eene volgende begrooting of bij afzonderlijke wetsontwerpen uiteen te zetten, terwijl reeds binnen enkele maanden de ontwerp-begrooting voor het nieuwe dienstjaar 1904 het licht zal zien.

Men sprak echter het vertrouwen uit, dat een dergelijk feit zich zonder dringende noodzakelijkheid niet meer zal voordoen.

§ 2. Vele leden die samenvoeging der Departementen van Marine en Oorlog onder één hoofd niet geraden achtten, hadden met voldoening gezien, dat dit ook der Regeering niet wenschelijk voorkwam. Enkele leden verklaarden daarentegen bij hun in deze Kamer meermalen geuit gevoelen te blijven, dat het de voorkeur verdiende het beheer van onze weermiddelen te water en te lande in een departement voor landsverdediging onder één bewindsman te vereenigen.

§ 3. Men betuigde instemming met het optreden van een ervaren vlagofficier als Minister. Uit de toelichtingen bij deze zijne eerste begrooting gegeven had men met voldoening gezien, dat hij krachtig de hand wil slaan aan de omvangrijke taak die hem wacht, en maatregelen nemen in het belang zoowel van het personeel als van het materieel. Bij het *personeel* toch bestaat een aanzienlijk tekort in het tegenwoordig zoo onmisbaar machinekamerpersoneel. Bij de mindere schepelingen heerscht een bedenkelijke geest van ontevredenheid.

Voor het *materieel* moet voor dat der binnenlandsche defensie nog alles geregeld worden en nagenoeg *al* het noodige aangeschaft; het aantal schepen voor den Indischen en buitenlandschen dienst bleek onvoldoende, want het auxiliair eskader in Oost-Indië moest verminderd worden om één weerbaar schip te laten blijven in West-Indië.

§ 4. De instelling van den raad van marine werd van verschillende zijden met ingenomenheid begroet. Men meende, dat de raad ook bevorderlijk zoude zijn aan de continuïteit van het Regeeringsbeleid onder elkaar opvolgende Ministers.

Dat de Minister de directeuren en commandanten der marine opnam in die commissie, bij zijn Departement van advies dienende over aangelegenheden op de organisatie en den aanbouw van materieel betrekking hebbende, werd door vele leden doelmatig geacht. Die vlagofficieren toch zijn steeds in aanraking met personeel en materieel der zeemacht en de aangewezen autoriteiten om den Minister in te lichten omtrent zaken die voorziening eischen.

Enkele leden vreesden echter, dat zoodanige raad van advies tegenover den Minister te veel invloed zoude verkrijgen.

2a. #18. July.

§ 5. Met het voornemen tot het instellen eener permanente commissie van advies voor 's lands defensie aan de zeezijde, waren onderscheidene leden minder ingenomen. Naar hun oordeel dienen de plannen daartoe te worden opgemaakt door den Minister, in overleg met zijn ambtgenoot van Oorlog en de staven van zee- en landmacht, die over alle daartoe noodige gegevens beschikken. Vermeerdering van adviseurs zoude, vreesden deze leden, tot vertraging leiden in deze reeds te lang hangende, belangrijke zaak.

Het had eenige leden bevreemd, dat de landmacht in deze commissie voor *kust*verdediging sterker vertegenwoordigd zoude worden dan de zeemacht, en dat de commandant der Stelling van de Monden der Maas daarin geen zitting zoude hebben.

In eene afdeeling werd de wenschelijkheid uitgesproken, dat niet alleen actief dienende, maar ook gepensionneerde officieren in deze commissie zouden kunnen zitting nemen.

§ 6. Dat de Minister zich, nu kort na zijn optreden, beperkte tot aanvrage van gelden om te voorzien in den loopenden dienst en in enkele dringende behoeften voor het personeel, werd gebillijkt. Het aanvangen met den bouw van *vier* torpedobooten vond instemming, omdat er ongetwijfeld later nog méér van die vaartuigen voor de kustdefensie noodig zullen zijn.

§ 7. Men verklaarde met veel belangstelling de nadere voorstellen van den Minister, zoowel voor personeel als voor materieel, te gemoet te zien.

Ten slotte betuigden vele leden, dat zij zich wat de handhaving der tucht aangaat, geheel aansloten aan de door den Minister daaromtrent ontwikkelde meening.

Aldus vastgesteld 25 Juni 1903.

FENNEMA.
VAN NIEROP.
VAN ALPHEN.
VAN ROIJEN.
HAVELAAR.

Bij de beraadslaging der definitieve Marinebegrooting in de Eerste Kamer der Staten-Generaal, werd het woord gevoerd door den Heer VAN ALPHEN en beantwoordde de Minister van Marine dien Spreker en de vragen gesteld in het Eindverslag der Commissie van Rapporteurs, waarop het *wetsontwerp* zonder hoofdelijke stemming werd aangenomen.

MARINEBEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1904.

ONTWERP VAN WET.

Artikel I.

Het VIde hoofdstuk der begrooting van Staatsuitgaven voor het dienstjaar 1904, betreffende het *Departement van Marine*, wordt vastgesteld als volgt:

ISTE AFDEELING.

Kosten van beheer en administratie.

A. *Departement.*

Artikel 1. Bezoldiging van den Minister. . . *f*	12 000,00
Artikel 2. Jaarwedden van den secretaris-generaal en van de verdere ambtenaren tot en met den rang van adjunct-commies, het hoofd van het teekenbureau voor scheepsbouw, en de verdere bij het Departement geplaatste teekenaars, toelagen en schrijfloonen	79 510,00
Artikel 3. Jaarwedden van de eerste- en tweedeklerken, den kamerbewaarder, den concierge, de boden en de vaste knechts (portier inbegrepen) .	26 650,00
Artikel 4. Periodieke traktementsverhoogingen voor de ambtenaren en bedienden in artikel 3 genoemd	362,50
Artikel 5. Bezoldigingen van eervol afgevoerde officieren en van ingenieurs, traktementen en toelagen of zeetraktementen van officieren, soldijen en toelagen van onderofficieren, enz.	47 964,00
Artikel 6. Bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk en kleine uitgaven	17 640,00

B. *Marinestaf.*

Artikel 7. Zeetraktementen van den chef en de verdere officieren, benevens soldijen en toelagen van onderofficieren	21 476,00

C. *Directiën en commandementen der Marine.*

Artikel 8. Zeetraktementen en toelagen van directeuren en commandanten en van officieren, benevens soldijen en toelagen van onderofficieren, gedetacheerd bij 's Rijks werven	*f* 47 265,00
Artikel 9. Bezoldigingen en toelagen van de ingenieurs der marine	42 533,33^{5}
Artikel 10. Jaarwedden en toelagen van de griffiers, magazijnmeesters van uitrusting en scheepsbouw en verdere ambtenaren bij 's Rijks werven tot en met den rang van adjunct-commies; de scheikundigen, den electro-technicus en den hoofdonderwijzer bij 's Rijks werf te *Amsterdam*	60 150,00
Artikel 11. Jaarwedden van de klerken bij 's Rijks werven	6 050,00
Artikel 12. Periodieke traktementsverhoogingen voor de ambtenaren genoemd in artikel 11 .	1 591,66^{5}
Artikel 13. Bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk en kleine uitgaven, kosten van inwisseling van betalingstukken en voor storting van gelden	11 700,00

D. *Inspectie en verificatie van zee-instrumenten.*

Artikel 14. Bezoldigingen en toelagen van het personeel bij de inspectie en verificatie van 's Rijks zee-instrumenten	5 155,00
Artikel 15. Onderhoud en herstelling van het verificatiegebouw, bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk en kleine uitgaven ten dienste der verificatie en der tijdseininrichtingen	2 600,00

E. *Reis-, verblijf- en vacatiekosten, enz.*

Artikel 16. Reis- en verblijfkosten van het personeel, vermeld in de 1e afdeeling; reis-, verblijf- en vacatiekosten aan personen, niet uit hoofdstuk VI der Staatsbegrooting bezoldigd, voor zoover niet elders vermeld; vergoeding aan den luitenant ter zee, belast met het toezicht op de artillerie-werkzaamheden in polder VIII, voor het gebruik van een rijwiel ten behoeve van 's Rijks dienst; kosten vallende op de inspectiën van forten . .	11 400,00
	f 394 047,50

IIde Afdeeling.

Materieel der zeemacht en van 's Rijks maritieme etablissementen.

A. *Drijvend materieel, uitrusting, behoeften, enz.*

Artikel 17. Aanschaffing van alle materialen, uitgezonderd steenkolen; aanschaffing, aanbrenging en herstelling van alle inrichtingen, werktuigen en voorwerpen, benoodigd tot den aanbouw, de aftimmering, de toetuiging, de uitrusting, het onderhoud en de herstelling van 's Rijks schepen en vaartuigen; kosten van herstelling van 's Rijks schepen en vaartuigen bij particulieren; kosten van materieel der werfscholen, kosten van dokhuur, vervoer, bereiding en keuring	*f* 1 918 575,00
Artikel 18. Aanbouw van schepen en vaartuigen door particulieren; kosten van vervoer, beproeving, conservatie, keuring en toezicht . . .	451 000,00
Artikel 19. Aanschaffing, wijziging, onderhoud en herstelling van geschut, affutage, draagbare vuur- en blanke wapenen en ledergoed, alles met toebehooren; projectielen, buskruit, vuurwerken, gereedschappen en alle zaken, die daarop betrekking hebben; kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring	1 656 982,00
Artikel 20. Aanschaffing, wijziging, onderhoud en herstelling van torpedo's en lanceerinrichtingen, alles met toebehooren; gereedschappen, waarlooze deelen en materialen, schietkatoen en andere ontploffingsmiddelen; kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring	206 000.00
Artikel 21. Aanschaffing en herstelling van scheeps-stoomwerktuigen en ketels, daarvoor benoodigde materialen en voorwerpen, machinekamerbehoeften; kosten van vervoer, van toezicht bij de vervaardiging en van beproeving	531 880,00
Artikel 22. Aanschaffing van steenkolen; kosten van vervoer, laden en lossen	512 000,00
Artikel 23. Kosten buitenslands gemaakt, tot herstelling, toetuiging en uitrusting van schepen, uitgezonderd steenkolen; kosten van vervoer en toezicht	135 500,00

B. *Personeel van de werkplaatsen, de havendiensten en de werkvaartuigen.*

Artikel 24. Bezoldigingen, daggelden en toela-

gen van mindere geëmployeerden en werklieden bij 's Rijks werven; bezoldigingen van machinisten der actieve zeemacht, gedetacheerd bij 's Rijks werven voor de conservatie der schepen; bezoldigingen van de stokers voor binnenlandschen dienst; kosten van onderwijs voor de leerlingen op 's Rijks werven, loonen voor buiten of op de werven door particulieren verrichte werkzaamheden, en kosten der kleeding van mindere geëmployeerden, uitmakende de politie op 's Rijks werven en der havendiensten . . . . *f*	1 352 550,00
Artikel 25. Bezoldiging der bemanning van de werkvaartuigen, de toelagen en kleeding, sluis-, brug- en jaaggelden en andere onkosten	26 815,00
Artikel 26. Reis- en verblijfkosten ten dienste van het materieel der zeemacht en 's Rijks maritieme etablissementen, zoomede teerkosten ten behoeve van personeel van particuliere fabrieken, enz., tegenwoordig zijnde bij het doen van proeftochten met marineschepen	5 000,00

Magazijnen, gebouwen, werkplaatsen, dokken, enz.

Artikel 27. Aanbouw, aankoop, inrichting of huur van terreinen, gebouwen, waaronder cantines en provoosten, magazijnen, werkplaatsen, hellingen, vaste kappen en alle daartoe behoorende marinewerken; gemeente- en polderlasten, recognitiën, enz.; vergoedingen wegens pachtverlies; gas- en waterleidingen, aanschaffing van de daarvoor vereischte materialen; kosten van vervoer, toezicht en beproeving	17 190,00
Artikel 28. Onderhoud, herstelling en wijziging van dokken en van alle gebouwen en marinewerken, in het vorig artikel bedoeld; aanschaffing van de daarvoor benoodigde materialen; kosten van vervoer, toezicht en beproeving . .	96 000,00
Artikel 29. Aanschaffing en herstelling van werktuigen en ketels, machinekamerbehoeften, enz., ten dienste der werven en maritieme inrichtingen; kosten van vervoer, toezicht bij de vervaardiging en beproeving; kosten van de verstrekking van licht en water aan 's Rijks werven en maritieme inrichtingen; kosten in verband met de militaire kustwacht	39 700,00
f	6 949 192,00

IIIde Afdeeling.

Personeel der zeemacht.

A. *Vaste traktementen.*

Artikel 30. Vaste traktementen van het korps zee-officieren	*f* 351 043,33
Artikel 31. Vaste traktementen van het korps officieren van administratie.	58 695,00
Artikel 32. Vaste traktementen van het korps officieren van den geneeskundigen dienst . . .	87 391,66^5
Artikel 33. Vaste traktementen van het personeel van den Marine-stoomvaartdienst	141 265,00
Artikel 34. Vaste traktementen van onderofficieren in het vaste korps met uitzondering van die van het stokerspersoneel	41 585,00

B. *Kosten van het personeel der actieve zeemacht.*

Artikel 35. Kosten voor het personeel der actieve zeemacht, bestaande in: zeetraktementen, soldijen en toelagen; traktementen van de geëmbarqueerde officieren der mariniers; tegemoetkomingen voor uniform-verandering aan onderofficieren met den rang van korporaal, die tot den rang van sergeant bevorderd worden; verhooging van soldij voor gemis aan voeding van in depot geplaatste onderofficieren enz.; traktementen, toelagen, soldijen, vergoedingen en tegemoetkomingen van de marine-reserve, de militaire kustwachters en de militaire loodsen; premiën bij wedstrijden, ernstexercitiën en andere practische oefeningen en kosten voor aankoop van medailles bij die wedstrijden; voorschotten ter voorziening in de behoeften aan kleedingstukken, kooigoederen, tabak, de betaling der reparatie-loonen en alle overige daarmede verband houdende kosten; toelagen aan geneeskundig en pharmaceutisch personeel der landmacht, voor diensten ten behoeve der zeemacht en toelagen voor het geven van onderwijs in gymnastiek, schermen en zwemmen .	2 383 000,00
Artikel 36. Kosten, vallende op de werving en indiensttreding van schepelingen voor de zeemacht en de marine-reserve	62 000,00

C. *Kosten van het korps mariniers.*

Artikel 37. Kosten van het korps mariniers, bestaande in: traktementen, soldijen, toelagen, reis-,

verblijf- en verhuiskosten van officieren, onderofficieren, korporaals en manschappen; uitgaven voor aanschaffing, aanmaak en onderhoud van kleeding en uitrusting voor onderofficieren, korporaals en manschappen op hunne rekening te verstrekken, en die wegens uit te betalen saldo's te goed en verdere betaling uit die rekening; kosten van voeding; kosten van onderwijs en van bibliotheken; kosten van kazernen en daarbij behoorende wachten, van kazerneering en huishuur; aanschaffing van bureaubehoeften; aanschaffing, herstelling en onderhoud van artillerie-, schiet- en pioniermaterieel, wapenen en groot-equipement, zoomede alle verdere uitgaven voor het korps mariniers. Kosten van werving . . . . *f* 423 000,00

D. *Kosten van opleiding van het personeel der zeemacht.*

Artikel 38. Kosten van het Koninklijk Instituut voor de marine:

a. zeetraktementen, bezoldigingen, soldijen, toelagen, kost- en zakgelden van het personeel en van de adelborsten. . . . . 79 252,64^{5}

b. kosten voor materieel, waaronder ook begrepen die voor de gebouwen, terreinen en voor ontspanning 66 516,06

Artikel 39. Kosten van opleiding van adspirant-administrateurs:

a. zeetraktementen, toelagen en zakgelden van het personeel en van de adspirant-administrateurs 9 028,70

b. kosten voor materieel, waaronder ook begrepen die voor de lokalen aan den wal, voor ontspanning en voor instructiereizen 5 649,58

Artikel 40. Kosten van opleiding van leerlingen-machinist:

a. zeetraktementen, bezoldigingen en toelagen van de officieren en de burgerleeraren en zakgelden van de leerlingen-machinist 14 540,14

b. kosten voor materieel, waaronder die voor de lokalen aan den wal en voor ontspanning . . 42 141,10

Artikel 41. Kosten van opleiding van jongens bij de Kweekschool te Leiden:

a. zeetraktementen, bezoldigingen en toelagen van de officieren, de burgeronderwijzers, de onderofficieren en het verdere onderwijzend personeel . 7 226,00

b. kosten voor materieel 17 300,00

c. jaarlijksche subsidie aan de Kweekschool te Leiden . . . . *f* 6 000,00

Artikel 42. Kosten van voortgezette opleiding van personeel der actieve zeemacht, niet elders met name genoemd:

a. bezoldigingen van de burgeronderwijzers, toelagen voor het geven van onderricht en wegens gemis van huisvesting en voeding aan adspirant-machinisten . . . . 25 426,66^{5}

b. kosten van lokalen aan den wal, van hulpmiddelen voor het onderricht, van aanmoediging, belooning en ontspanning, zoomede die, vallende op de vorming van personeel bij inrichtingen niet tot de zeemacht behoorende 11 365,00

Artikel 43. Subsidiën ten behoeve van studenten in de geneeskunde aan de Universiteiten en premiën aan artsen bij opleiding en benoeming tot officier van gezondheid bij de marine 20 000,00

Artikel 44. Reis-, verblijf- en vacatiekosten voor voorzitters en leden van examen-commissiën; belooning van den president en een vast lid der commissie tot het examineeren van zeeofficieren en adelborsten en alle verdere kosten voor het houden van examens 9 500,00

E. *Kosten van schafting, enz.*

Artikel 45. Kosten van schafting der equipages en aanschaffing van zeep, van 's Rijks wege aan de schepelingen verstrekt wordende en alle daarop vallende kosten, waaronder ook begrepen zeetraktementen van officieren, belast met het toezicht op de bereiding, zoomede kosten van de voeding voor schepelingen, die tijdelijk aan den wal verblijven 712 000,00

Artikel 46. Kosten van de marinebakkerij:

a. daggelden en toelagen van het personeel . 8 643 90

b. kosten voor materieel, waaronder ook begrepen die voor de aanschaffing van graan en verdere benoodigdheden voor het bakken en voor het gebouw met inventaris. 38 301,00

F. *Kosten van geneeskundige verpleging aan den wal en verstrekking van geneesmiddelen, enz.*

Artikel 47. Zeetraktementen, soldijen en toelagen van het personeel bij de marinehospitalen en bij den geneeskundigen dienst in de maritieme directie te Amsterdam 66 822,67

Artikel 48. Onderhoud, herstelling en wijziging van gebouwen, barakken en terreinen ten dienste van de verpleging van zieken; aanschaffing, onderhoud en herstelling van meubilair en verdere inventarisgoederen; kosten van verstrekking van licht en water, aanschaffing van brandstoffen, benevens alle kosten, vallende op de onderwerpen in dit artikel bedoeld	*f* 24 365,00
Artikel 49. Kosten van verpleging van zieken in hospitalen, burgergestichten en bij particulieren; transport van zieken; aanschaffing van geneesmiddelen en verdere behoeften voor de hospitalen en de schepen, zoomede ziekenkost voor die hospitalen; kosten van reinigingsbaden; kosten van voorziening in de geneeskundige hulp en verstrekking van geneesmiddelen aan het daarop rechthebbend militair en burgerpersoneel, vervoerkosten voor ouders, voogden en echtgenooten van zeemiliciens, die in de hospitalen zijn opgenomen, alsmede reis- en verblijfkosten voor gepensionneerden der zeemacht voor herkeuring opgeroepen	84 600,00
G. *Verschillende uitgaven.*	
Artikel 50. Kosten van in en buiten dienst zijnde schepen en vaartuigen wegens quarantaine, loods- en sleepdiensten, kanaalrechten, sluis-, brug- en jaaggelden, ontvangen hulp, visch- en bergloon van ankers en kettingen, enz. en alle verdere kleine uitgaven betreffende de beweging en den huishoudelijken dienst der schepen en van hunne bemanning; kosten van manoeuvres	61 000,00
Artikel 51. Reis-, verblijf- en transportkosten voor reizen ten behoeve van de zeemacht voor zoover niet elders vermeld, kosten van overtocht naar hun geboorteland van in Oost- of West-Indië geboren en aangenomen doch in Nederland ontslagen personeel van 's Rijks zeemacht, beneden den rang van officier, zoomede kosten vallende op het transport van zeemiliciens	26 000,00
Artikel 52. Druk- en bindwerk en aankoop van reglementen, ten dienste der actieve zeemacht .	5 000,00
	f 4 888 658,45[5]

IVde Afdeeling.

Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting. Hydrographie.

I. Loodswezen, enz.

A. *Algemeene uitgaven.*

Artikel 53. Bezoldigingen en toelagen van den

inspecteur-generaal en de inspecteurs van het loodswezen, enz., van de bouwkundigen bij dezen tak van dienst, zoomede toelagen van de Nederlandsche permanente commissarissen van toezicht op de betonning en verlichting der Eems . . . *f*	25 600,00
Artikel 54. Kosten van de stoomloods-transportvaartuigen:	
a. bezoldigingen en kostgelden van de bemanningen; tegemoetkomingen voor geleden verliezen bij zeerampen	32 400,00
b. herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting van stoomloods-transportvaartuigen, en alle daarop en op de beweging dier vaartuigen vallende kosten	24 400,00
c. aanbouw van stoomloods-transportvaartuigen en alle daarop vallende kosten	6 100,00
Artikel 55. Bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk, benevens kleine uitgaven, daaronder begrepen kosten van zeeprotest en dergelijke . .	10 500,00
Artikel 56. Reis-, verblijf- en vacatiekosten voor reizen ten behoeve van het loodswezen, de betonning, bebakening en verlichting	9 000,00

B. *Loodswezen.*

Artikel 57. Bezoldigingen en toelagen van de ambtenaren en geëmployeerden in de loodsdistricten	50 380,00
Artikel 58. Kosten voor het meten van den diepgang van schepen.	12 500,00
Artikel 59. Aandeel in de loodsgelden en vaste bezoldigingen, benevens kostgelden der bemanning van de loods-, inspectie- en peilingvaartuigen; tijdelijke onderstand aan zieken; premiën aan schippers, alsmede aan personeel van de stoomloodsvaartuigen; kosten tot oefening van varensgezellen voor de loodsmansbetrekking; buitengewone belooning aan schippers, loodsen, enz. voor hulpbieding aan schepen in nood en het redden van schipbreukelingen; tegemoetkomingen voor geleden verliezen bij zeerampen; vergoeding aan loodsen, door force-majeure naar zee medegenomen en op eigen kosten naar hunne standplaatsen terugkeerende; belooning aan particulieren voor hulpbieding aan in nood verkeerende vaartuigen van het loodswezen	1 316 080,00
Artikel 60. Aanschaffing van loodsmansteekens, knoopen en verdere uitmonsteringstukken voor het loodspersoneel	1 100,00

Artikel 61. Kosten der loods- en afhaalvaartuigen:	
a. aanbouw, aanschaffing en alle daarop vallende kosten	*f* 187 750,00
b. herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting, en alle daarop en op de beweging der loods- en afhaalvaartuigen vallende kosten, uitgezonderd de sleeploonen; visch- en bergloon van loodsvaartuigen en van hunne inventaris- en andere goederen	225 400,00
Artikel 62. Kosten van huur van sleepbooten en andere vaartuigen voor diensten ten behoeve van het loodswezen	21 500,00
Artikel 63. Aanbouw, aankoop, inrichting en huur van alle voor den dienst van het loodswezen benoodigde gebouwen, terreinen en inrichtingen; grond- en verdere lasten, benevens alle kosten, vallende op de onderwerpen in dit artikel bedoeld	31 690,00
Artikel 64. Onderhoud en herstelling van alle voor den dienst van het loodswezen benoodigde gebouwen, terreinen en inrichtingen en alle daarop vallende kosten	6 700,00

C. *Betonning, bebakening en zeemerken.*

Artikel 65. Kosten van het algemeen betonningsmagazijn te Enkhuizen:	
a. bezoldiging van den directeur en magazijnmeester, zoomede arbeidsloonen en toelagen van het verdere personeel	16 600,00
b. aanschaffing van materialen tot vervaardiging en herstelling van tonnen, enz.	11 000,00
c. onderhoud, herstellingen, wijziging en aanschaffing van de gebouwen, terreinen, werktuigen, enz., benevens alle daarop vallende kosten . . .	1 000,00
Artikel 66. Aanschaffing en herstelling van betonnings- en bebakeningsmaterieel bij particulieren en op 's Rijks werven en alle op dat materieel vallende kosten	61 000,00
Artikel 67. Aanbouw, aankoop, inrichting, huur, onderhoud, herstelling en wijziging van de voor den dienst der betonning en bebakening benoodigde magazijnen, inrichtingen en bergplaatsen, en alle daarop vallende kosten, niet elders met name genoemd	22 190,00
Artikel 68. Kosten der Rijksbetonningsvaartuigen:	

a. bezoldigingen van de bemanningen; tegemoetkomingen voor geleden verliezen bij zeerampen	*f* 14 388,00
b. aanbouw, aanschaffing, herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting en alle daarop en op de beweging der betonningsvaartuigen vallende kosten	5 400,00
Artikel 69. Kosten van instandhouding van de betonning en bebakening; onderhoud en herstelling van vaste zeemerken, zoomede subsidiën wegens onderhoud en herstelling van tot zeemerk dienende torens	50 380,00

D. *Verlichting.*

Artikel 70. Bezoldigingen, toelagen en premiën van opzichters, wachters en verder personeel bij de kust- en oeververlichting, der gasfabrieken en der gastransportvaartuigen ten dienste dier verlichtingen en van den kustwacht- en stormwaarschuwingsdienst; bezoldigingen en kostgelden der bemanning van de lichtschepen, zoomede tegemoetkomingen bij geleden verliezen door zeerampen of buitengewone weersomstandigheden	216 470,00
Artikel 71. Kosten van het materieel der kust- en oeververlichting, der gasfabrieken en gastransportvaartuigen der verlichting, waaronder begrepen die voor den kustwachtdienst, voor de verlichting tot aanwijzing van wrakken, voor voeding van de bemanningen der lichtschepen en die op de beweging der lichtschepen, zoomede bijdrage aan Pruissen in de onderhoudskosten van de verlichting, betonning, enz. op de Eems, en alle kosten vallende op de onderwerpen in dit artikel bedoeld	177 730,00

II. Hydrographie.

A. *Algemeene dienst.*

Artikel 72. Bezoldiging van eervol afgevoerde officieren en van ambtenaren, zoomede zeetraktementen en toelagen van de verdere officieren en onderofficieren bij het Hydrographisch bureau; belooning en kostgelden wegens diensten bij de opnemingen op de Wester-Schelde	18 406,00
Artikel 73. Kosten voor het vervaardigen en uitgeven van hydrographische kaarten, berichten, mededeelingen en beschrijvingen en alle daarop betrekking hebbende uitgaven; aankoop van boekwerken, schrijf- en teekenbehoeften, briefporten en telegrammen	4 700,00
Artikel 74. Reis- en verblijfkosten voor reizen ten behoeve der hydrographie	300,00

B. *Opnemingsvaartuigen.*

Artikel 75. Kosten der opnemingsvaartuigen:	
a. bezoldigingen, zeetraktementen, dag- en kostgelden en toelagen van de bemanningen	*f* 26 703,25
b. aanbouw, herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting en alle daarop en op de beweging der opnemingsvaartuigen vallende kosten; kosten van kleeding en voeding	26 700,00
	f 2 614 067,25

VDE AFDEELING.

Pensioenen, onderstanden, wachtgelden, enz.

Artikel 76. Pensioenen en onderstanden, daarbij gerekend op eventueele uitkeeringen aan veroordeelde gepensionneerden of onderstand genietenden bij ontslag uit de gevangenis of 's Rijks werkinrichting	2 211 163,50
Artikel 77. Tijdelijk en voorloopig verleende pensioenen, zoomede onderstanden, daarbij gerekend op eventueele uitkeeringen aan veroordeelde gepensionneerden of onderstand genietenden bij ontslag uit de gevangenis of 's Rijks werkinrichting	35 000,00
Artikel 78. Gratificatiën en onderstanden aan militairen of gewezen militairen der zeemacht, die wegens ziels- of lichaamsgebreken den dienst zonder aanspraak op pensioen verlaten of hebben verlaten:	
a. gratificatiën aan onderofficieren en mindere schepelingen en mariniers, die uit den dienst worden ontslagen	1 500,00
b. gratificatiën en onderstanden aan gewezen militairen, die vóór het in werking treden der Pensioenwet voor de zeemacht 1902 den dienst hebben verlaten	8 500,00
Artikel 79. Wachtgelden van gewezen burgerlijke ambtenaren	500,00
Artikel 80. Aandeel van het Departement van Marine in de kosten van den Militairen Pensioenraad	1 300,00
Artikel 81. Toelagen, ingevolge art. 8 der wet van 9 Mei 1890 (*Staatsblad* nº. 80)	6 347,00
Artikel 82. Kosten van medailles, eeresabels en andere onderscheidingsteekenen en van gratificatiën aan de toekenning der medailles verbonden .	10 000,00
Artikel 83. Gratificatiën	5 050,00

Artikel 84. Zieken- en verwondengelden aan personeel bij 's Rijks inrichtingen, niet vallende in de termen der Ongevallenwet 1901; loonen voor feest-, rouw-, dank- en bededagen . . . . . . *f* 42 000,00

Artikel 85. Uitkeeringen bij overlijden ten behoeve van de nagelaten betrekkingen van mindere geëmployeerden en werklieden bij 's Rijks inrichtingen, niet vallende in de termen der Ongevallenwet 1901, zoomede uitkeeringen van uitgestelde premie aan erfgenamen van uit de zeemilitie voortgekomen schepelingen, die vóór het verstrijken van hun dienstverband zijn overleden . . . 2 500,00

Artikel 86. Uitgaven ingevolge de Ongevallenwet 1901 . . . . 15 000,00

Artikel 87. Vergoeding ingevolge de laatste zinsnede van art. 113 der Militiewet 1901 . . . 1 000,00

Artikel 88. Subsidie aan de Koninklijke Marine-Jachtclub te Willemsoord 1 000,00

f 2 340 860,50

VIDE AFDEELING.

Onvoorziene uitgaven.

Artikel 89. Onvoorziene uitgaven 60 000,00

f 17 246 825,70^{5}

en alzoo tot een bedrag van *zeventien millioen tweehonderd zes en veertig duizend achthonderd vijf en twintig gulden zeventig en een halven cent.*

Artikel 2.

Wanneer het bedrag, uitgetrokken bij een der artikelen 4, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38*a*, 38*b*, 39*a*, 39*b*, 40*a*, 40*b*, 41*a*, 41*b*, 42*a*, 42*b*, 43, 44, 45, 46*a*, 46*b*, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 54*a*, 54*b*, 54*c*, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61*a*, 61*b*, 62, 63, 64, 65*a*, 65*b*, 65*c*, 66, 67, 68*a*, 68*b*, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75*a*, 75*b*, 76, 77, 78, 79, 82, 84, 85, 86 en 87 van het bij deze wet vastgestelde hoofdstuk, ontoereikend wordt bevonden, kan het, met inachtneming van het voorschrift van het tweede lid van art. 24 der wet van den 5den October 1841 (*Staatsblad* n°. 40), door overschrijving uit artikel 89 van dat hoofdstuk worden aangevuld.

Artikel 3.

Op artikel 89 van het bij deze wet vastgestelde hoofdstuk worden aangewezen de tot het dienstjaar 1904 behoorende uitgaven, het voormeld Departement betreffende, die hare om-

schrijving niet vinden in een der andere artikelen van dat hoofdstuk en moeten dienen ter voorziening in behoeften, die in den loop van dat dienstjaar onverwacht opkomen.

Die uitgaven worden voor elke soort afzonderlijk in de rekening gebracht en omschreven.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Bij het indienen van het wetsontwerp tot vaststelling van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1904 wenscht ondergeteekende in de eerste plaats het standpunt toe te lichten, dat door hem ten opzichte van het materieel der vloot wordt ingenomen.

Bij de behandeling van het wetsontwerp tot vaststelling van dit hoofdstuk voor 1903 in de Tweede Kamer der Staten-Generaal heeft ondergeteekende het reeds met zoovele woorden gezegd, dat hij bij de aanvaarding van de hem als Minister van Marine opgelegde taak, wel overwogen heeft dat, dank de bereidwilligheid van de Kamer, in een 12-tal jaren onze toen noodlijdende Marine geworden is wat zij nu is en dat hij daaruit het vertrouwen heeft geput, dat het ook hem gegeven zal zijn, in overleg en samenwerking met de Kamer, door geleidelijke aanvulling en door vervanging van het verouderd, niet meer strijdvaardig materiaal, alles in een vastgesteld plan, het materieel der Marine te brengen op de hoogte waarop het zijn moet. Voorts werd er door hem op gewezen, dat wij op het oogenblik 9 schepen voor den algemeenen dienst bezitten, terwijl er nog 2 schepen in wording zijn, waarvan de gereedheid voor den dienst van het eene in het laatst van 1903, van het andere waarschijnlijk reeds in 1905 kan worden tegemoet gezien, zoodat wij, wat die schepen betreft, weldra in betere omstandigheden zullen komen te verkeeren en wij met die 11 schepen er — voorloopig althans — al zullen zijn.

In de eischen van den dienst kan alzoo op dit oogenblik geen dringend motief worden gevonden om reeds in het jaar 1904 een 12de schip op stapel te zetten en als gevolg daarvan treedt de organisatie en vernieuwing van het materieel voor de defensie aan de zeezijde meer op den voorgrond. In verband daarmede heeft ondergeteekende dan ook op deze begrooting met de gelden, benoodigd voor de zoo spoedig mogelijke afwerking van het nog in aanbouw zijnde schip voor den algemeenen dienst, ook de gelden aangevraagd voor de afwerking van de vier torpedo-

booten, waarvoor op de begrooting voor 1903 een eerste termijn werd toegestaan, en voor de aanschaffing van 3 torpedobooten klein model. Tevens werd door het uittrekken van een klein bedrag aan de Staten-Generaal de gelegenheid geboden eene beslissing te nemen over de aanschaffing van een onderzeesche torpedoboot (art. 18). Bovendien vertrouwt ondergeteekende bij de volgende begrooting — wellicht reeds eerder — gelden te kunnen aanvragen ten einde een aanvang te kunnen maken met de stelselmatige aanschaffing van het overige voor de binnenlandsche defensie nog benoodigd materieel, naar een vast en vooraf door de Staten-Generaal overwogen en in bijzonderheden toegelicht werkplan.

Is met het vorenstaande naar het oordeel van ondergeteekende het nog niet in aanbouw brengen van vorenbedoeld 12de schip voldoende gemotiveerd, dit uitstel zal ondergeteekende de gelegenheid geven om te doen nagaan of het mogelijk zou zijn de schepen van het auxiliair eskader nog een grooter offensief vermogen te geven dan de laatst aangebouwde pantserschepen bezitten. Hoewel de ondergeteekende deze schepen zeer bruikbaar acht, vermeent hij dat hun offensief vermogen nog zeer zou worden verhoogd door vermeerdering van het middelbaar snelvuurgeschut en door eenige verhooging der vaartsnelheid. Tegen het aanbouwen van een schip dat aan die wenschen te gemoet komt, en eenigszins grooter en breeder zal moeten zijn dan de bestaande pantserschepen verzetten zich thans nog bezwaren van verschillenden aard, o. m. de wijdte der Oosterdoksluis, en ondergeteekende stelt zich daarom tot taak eerst te onderzoeken of het mogelijk is die bezwaren op te heffen, om te trachten den weg tot het bouwen van dergelijke schepen te effenen. Wanneer het ondergeteekende gegeven zal zijn aan de Staten-Generaal gelden te vragen voor den aanbouw van het 12de schip, zal ook van het resultaat der gehouden onderzoekingen, van de overwegingen en conclusiën waartoe deze ondergeteekende verder aanleiding geven, moeten blijken.

Voor nieuwen aanbouw is op deze begrooting een bedrag uitgetrokken van f 3 588 222, wat f 312 722 meer is dan voor 1903 werd toegestaan. Ofschoon eerstgenoemd cijfer nog ruim 6 ton lager is dan het bedrag van f 4 200 000, dat daarvoor vroeger werd besteed, heeft ondergeteekende gemeend, dat, waar er als gevolg van zijne bij deze begrooting voorgestelde maatregelen omtrent het personeel, reeds zulke offers van de schatkist worden gevraagd — het eindcijfer van deze begrooting is toch reeds ruim 5 ton hooger dan dat voor 1903 — hij zich ook daarom in zijne aanvragen voor nieuwen aanbouw moest beperken tot het bedrag, dat thans is aangevraagd.

Zeeofficieren, officieren van administratie en personeel van den marine-stoomvaartdienst.

In de bijlage van de Memorie van Toelichting tot de defi-

nitieve begrooting voor 1903, waarin ondergeteekende eenige opmerkingen en vragen voorkomende in het Voorloopig Verslag over de aanvankelijke begrooting van dat jaar beantwoordde, deelde hij reeds mede, dat geringe wijzigingen in de traktementen der zeeofficieren ook door hem noodzakelijk worden geacht.

Bij de samenstelling van de begrooting voor 1904 werd met deze wijzigingen rekening gehouden. Zij bepalen zich tot:

1. Gelijkstelling van de zeetraktementen van de kapiteins ter zee, commandant van een wachtschip, logementschip en instructieschip, zijnde het bedrag gesteld:

voor de 10 oudsten op f 2700;
voor de overigen op f 2500.

2. Gelijkstelling van de zeetraktementen van de kapitein-luitenants ter zee, commandant in Nederland, met behoud van de bestaande indeeling naar ancienneteit, ten gevolge waarvan dat van de commandanten der wachtschepen verhoogd en de onbillijke verhouding tusschen hunne bezoldiging en die van hunne ranggenooten, als 1e officier geplaatst, weggenomen wordt.

3. Dezelfde gelijkstelling voor de luitenants ter zee 1e klasse.

4. Verhooging van het zeetraktement van de jongste 40 luitenants ter zee der 1ste klasse in alle overige diensten aan boord met f 300, zoodat dit f 1000 wordt.

Ofschoon deze wijzigingen uit den aard der zaak naar gelang van de appreciatie van de beteekenis der verschillende commandementen beoordeeld kunnen worden, meent ondergeteekende er toch op te moeten wijzen, dat het bevel over een wachtschip met zijne vlottende bevolking moeilijk te vergelijken is met het bevel over andere bodems, en er geen gegronde reden bestaat het minder te tellen dan dat over een instructieschip.

De wijzigingen in de traktementen der luitenants ter zee der 1e klasse nemen algemeen erkende onbillijkheden weg. Zoo ontvangen onder de tegenwoordige regeling de luitenants ter zee der 1e klasse, commandanten van wacht-, kost- en logementschepen hetzelfde zeetraktement als hunne ranggenooten in gewonen dienst aan boord; deze ontvangen echter daarenboven aan tafeltoelage f 300.

5. Toekenning aan adelborsten der 1e klasse van:

vast traktement van	f 500
zeetraktement van	250
verhoogd zeetraktement van . . .	125.

Ondergeteekende is van meening, dat de vermindering van den toeloop in de laatste jaren ook voor een deel te wijten is aan het geringe aanvangstraktement dat jonge lieden, die de marine-carrière kiezen, wacht. En juist vermeerdering van den toeloop is gewenscht om te voorkomen dat het bestaande kleine

tekort, bij behoud van de tegenwoordige organieke sterkte, toeneme en dat, bij de bestaande opleiding der toekomstige zeeofficieren, het wetenschappelijk gehalte der tot het Koninklijk Instituut der Marine toegelaten adelborsten dale.

Ondergeteekende meent bij dit voorstel tot verhooging evenwel ook de aandacht te moeten vestigen op de veranderde positie van de adelborsten der 1e klasse. Hunne sterkte houdt thans verband met de bemanningslijsten en de bemanningslijsten zijn gebaseerd op de alarmrollen, terwijl vroeger de sterkte uitsluitend berekend werd naar de behoefte voor aanvulling van de hoogere rangen. Vandaar dat tegenwoordig elke adelborst der 1e klasse aan boord zijn werkkring heeft, terwijl hem vroeger meermalen een werkkring werd aangewezen, speciaal voor hem gecreëerd, doch, afgescheiden van de daaraan verbonden oefening, buiten verband staande tot de georganiseerde bemanning van het oorlogsschip. Thans maken zij dus deel uit van de organisatie en ontvangen daarom reeds tijdens hunne opleidingsjaren de practische vorming, welke hun vroeger in den eersten tijd van hunnen werkelijken dienst moest worden gegeven.

Ondergeteekende heeft het verder noodzakelijk geacht eene toelage vast te stellen voor een beperkt getal officieren, die na het examen voor den rang van luitenant ter zee der 1ste klasse — of een daarmede gelijkgestelden rang — met goed gevolg te hebben afgelegd of zonder examen tot dien rang te zijn bevorderd, op een nader vast te stellen wijze het bewijs leveren van meer uitgebreide kennis in sommige vakken, waaronder het militaire recht. Deze toelage van f 200 's jaars zal niet vereenigbaar zijn met de toelage, welke ondergeteekende voorstelt toe te kennen aan officieren-instructeurs bij de opleiding van adelborst, adspirant-administrateur en leerling- (in de toekomst adspirant-) machinist. Deze toelage wenscht hij te bepalen op f 200 voor den rang van luitenant ter zee der 2de klasse en f 300 voor dien van luitenant ter zee der 1ste klasse.

Op deze wijze hoopt ondergeteekende den lust tot studie aan te moedigen, waartoe — kan het zijn — de tijd zal worden gegeven, en bovendien steeds de beschikking te zullen hebben over een voldoend aantal sollicitanten naar leeraars-betrekkingen. Alleen dan toch is het mogelijk eene goede keuze te doen en deugdelijk onderwijs te waarborgen.

Uit het voorgaande is reeds gebleken dat de beide laatste toelagen niet alleen aan zeeofficieren zullen worden toegekend. Ook in de regelingen van de bezoldiging van het korps officieren van administratie en van het personeel van den marine-stoomvaartdienst zullen zij worden opgenomen.

De nieuw ontworpen regeling voor de officieren van administratie (zie bijlage A tot deze Memorie) berust op dezelfde beginselen als die der zeeofficieren, n. l. stijging der inkomsten met den rang en den leeftijd, ongeacht de betrekking. Het vroeger gehuldigde beginsel van verhouding der bezoldiging tot de

geldelijke verantwoordelijkheid, dat reeds gedeeltelijk werd losgelaten toen het traktement werd geregeld onafhankelijk van de sterkte der bemanning en sedert de invoering eener bijzondere bezoldiging van de fiskaals niet zuiver meer gehandhaafd werd, is thans geheel prijs gegeven. De traktementen der adjunct-administrateurs werden in overeenstemming gebracht met de bovenvoorgestelde traktementen van de adelborsten der 1ste klasse.

Vermeerdering van het aantal officieren van administratie der 1ste klasse met 2 was noodig, omdat voortaan de functie van fiskaal op alle wachtschepen gescheiden zal worden van het voeren der administratie; de toenemende werkzaamheden laten het niet langer toe deze aan één persoon op te dragen. Tegenover deze vermeerdering staat eene vermindering van het aantal officieren van administratie der 2de klasse met 2.

Door vergelijking van de voorgestelde traktementen van de officieren-machinist en het machinistenpersoneel (bijl. B I van deze Memorie) met de tegenwoordige (bijl. B van deze Memorie), waarbij in de eerste plaats gelet moet worden op het verschil van bezoldiging bij denzelfden leeftijd, moge blijken dat eene belangrijke verbetering van de financieele positie door ondergeteekende noodzakelijk geacht werd. Hij vertrouwt dat deze voldoende zal blijken om de zeemacht het verkrijgen en behouden van een voltallig en bekwaam machinekamerpersoneel te verzekeren.

Hoewel de regeling van dat personeel (Hoofdstuk IV, Deel I der Verordeningen voor de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht) nog in bewerking is en ondergeteekende zich voorstelt die na gereedheid in haar geheel aan de Kamer over te leggen, acht hij het niet ondienstig haar thans in hoofdtrekken mede te deelen en is zij mitsdien als bijlage B II aan deze Memorie toegevoegd. Eenige toelichtingen mogen hier nog plaats vinden.

Het getal inspecteurs is op twee gebracht, omdat naar zijne meening zoowel in Nederland als in Indië een inspecteur aanwezig moet zijn. Ten einde den oudsten inspecteur na een zeker aantal dienstjaren een hoogeren rang te kunnen toekennen zijn twee rangen in de regeling opgenomen en wel van inspecteur met rang van kapitein ter zee en van inspecteur met rang van kapitein-luitenant ter zee; de titel van hoofdinspecteur is hier niet bruikbaar, omdat de werkkring dezelfde blijft en de oudste inspecteur, die bestemd is in Nederland werkzaam te zijn, geene contrôle uitoefent op den dienst van den jongeren eventueel in Oost-Indië werkzaam te stellen inspecteur.

De twee bestaande officiersrangen zijn verder behouden. Het heeft een punt van ernstige overweging uitgemaakt daaraan een derden rang, gelijkstaande met dien van adelborst der 1ste klasse toe te voegen. Ondergeteekende heeft daarvan afgezien om de gelegenheid te behouden de bekwaamheden en eigenschappen van hoofdmachinisten te kunnen beoordeelen in den belangrijken en verantwoordelijken werkkring van machinist,

chef van de wacht op een schip van groot machinevermogen, alvorens hun den officiersrang toe te kennen. Zooals onze vloot is samengesteld zoude deze gelegenheid geheel ontbroken hebben indien het beginsel was gehuldigd dat deze dienst uitsluitend aan officieren moest worden opgedragen, zij het dan ook aan officieren van een lageren rang dan welke thans aan het personeel van den stoomvaartdienst wordt toegekend.

De bestaande lagere rangen, vijf in getal, zijn teruggebracht tot drie, onmiddellijk volgende op den laagsten officiersrang bij de zeemacht, dien van buitengewoon adelborst der marine-reserve, doch blijvende boven den hoogsten bestaanden scheeps-onderofficiersrang. De sterkte in die rangen, achtereenvolgens genoemd: hoofdmachinist, machinist en adjunct-machinist, evenals thans elk jaar vast te stellen, is in de hier behandelde bijlage voor normale omstandigheden berekend. Zij is niet alleen gebaseerd op de behoefte in oorlogs- en vredestijd, maar ook op de eischen van bevordering en afwisseling van verblijf in Nederland en in de tropen. Hierdoor heeft deze organisatie voldoende elasticiteit om zich aan te passen aan de te zijner tijd aan te bieden organisatie van het personeel der zeemacht, in verband met de sterkte van het materieel voor de binnenlandsche defensie.

De verhouding tusschen de sterkte van de officiers- en onderofficiersrangen berust op soortgelijke gronden en waarborgt tevens de noodige ervaring en practische ontwikkeling van den machinist bij bevordering tot den officiersrang.

Hoogere wetenschappelijke kennis dan thans wordt voor het aanvangen van de loopbaan als machinist niet noodig geoordeeld. Het ligt daarom in het voornemen van ondergeteekende de opleiding te Hellevoetsluis in hoofdzaak onveranderd te handhaven en alleen, wanneer dit noodig mocht blijken, den hoofdmachinisten die zulks wenschen vóór hunne bevordering tot den officiersrang meer dan thans gelegenheid te geven hunne theoretische kennis te vermeerderen, en zich aldus de wetenschappelijke bekwaamheden voor dien rang vereischt eigen te maken.

Voor zoover dit voor berekening vatbaar is, zal bij de ontworpen organisatie bedoelde rang bereikt kunnen worden na ongeveer 14jarigen dienst en op ongeveer 33jarigen leeftijd.

De regeling van de bezoldiging geschiedde op overeenkomstige wijze als ten aanzien van de zeeofficieren en nu ook van de officieren van administratie is gevolgd. Alleen heeft ondergeteekende gemeend eenig verschil te moeten maken tusschen den dienst als hoofd van een machinekamer en als ondergeschikte, omdat het meermalen zal kunnen voorkomen dat twee officieren of machinisten van denzelfden rang aan boord van één schip dienen of bij één atelier werkzaam zijn, waarvan een als hoofd, de ander ondergeschikt. In het korps zeeofficieren kunnen zulke verhoudingen slechts tijdelijk voorkomen en bestaat er dan door groot verschil in ancienneteit reeds voldoende verschil in bezoldiging.

Ondergeteekende zal trachten in het tijdelijk tekort aan machinisten door aanneming van particuliere machinisten zooveel mogelijk te voorzien; de wijze waarop dit zal geschieden maakt nog een punt van onderzoek uit. Ondergeteekende wenscht in ieder geval deze aanvulling zooveel mogelijk te beperken ten einde de in dienst zijnde jeugdige machinisten zoo min mogelijk in hunne bevordering te schaden.

Ondergeteekende stelt zich voor het aantal officieren geleidelijk — in 1904 met 8 — uit te breiden.

Stokerspersoneel.

Bij de behandeling der definitieve begrooting voor 1903 gaf ondergeteekende reeds te kennen voornemens te zijn de regeling van het stokerspersoneel te baseeren op het rapport van de stokerscommissie.

In de bijlage BII dezer memorie zijn aangegeven de rangen, welke ondergeteekende aan het personeel wenscht toe te kennen. De bekwaamheden, voor deze rangen vereischt, komen nagenoeg overeen met die door de commissie gesteld voor de overeenkomstige onder andere namen voorgestelde rangen.

Behalve op dit punt wijkt de voorgenomen regeling nog van de voorstellen der commissie af ten aanzien van de eigenlijke vurenstokers. Het kwam ondergeteekende voor dat zij niet voldoende gewaarborgd had het behoud van stokers, die hoewel weinig ontwikkeld en den aanleg tot werkman missende, noodig voor opklimming tot de onderofficiersrangen, toch als eigenlijke stokers door physieke ontwikkeling en groote ervaring voor de vuren een onmisbaar element vormen in het machinekamerbedrijf. Met het oog daarop werd de regeling der bezoldiging, door de commissie ontworpen, nader aangevuld.

Voorts werd er eene verhooging van bezoldiging met f 5 in opgenomen voor korporaal-stokers der 2de klasse na 6 jaar dienst in dien rang, mits in het bezit zijnde van het certificaat van goed gedrag en uitmuntende door bruikbaarheid.

Ofschoon ook bij deze begrooting gerekend is op het aanwerven van werklieden, zoo is ondergeteekende toch voornemens dit zooveel mogelijk te beperken en afhankelijk te stellen van hetgeen uit het aanwezige stokerspersoneel onder aflegging der vastgestelde proeven, getrokken kan worden.

Als bijlage BIII en BIV zijn aan deze Memorie toegevoegd de regelingen der traktementen en soldijen van het stokerspersoneel thans en in de toekomst, terwijl in de bijlage BII wordt aangetroffen de opgave van de benoodigde sterkte van dat personeel.

Ten aanzien van de stokers voor binnenlandschen dienst wenscht ondergeteekende nog te vermelden dat de aanneming daarvoor verder geregeld zal worden naar de behoefte in verband met het voornemen om, zoodra het eigenlijke stokerspersoneel voltallig genoeg zal zijn om daaraan den dienst der

conservatie op te dragen, tot dezen maatregel over te gaan. Dit korps zal dus na verloop van tijd uitsterven.

Werfdivisie.

In aansluiting aan het rapport der stokerscommissie is ondergeteekende van meening dat als regel de werklieden uit de stokers getrokken moeten worden en het niet mogelijk is aan boord der schepen de volledige werkmanskennis voor de hoogste stokersrangen te verwerven.

Ook de voor die rangen noodige kennis en vaardigheid in de behandeling der machines en het drijven daarvan, kan niet voldoende in den dienst aan boord verworven worden.

Voor deze beide rangen is daarom opleiding noodig. Ondergeteekende is voornemens de daartoe noodige gelegenheid te Willemsoord open te stellen of, voor zoover zij reeds ter opleiding van de tegenwoordige sergeants-stoker bestaat, die uit te breiden.

De werkmanskennis zal verworven moeten worden in de werkplaatsen op 's Rijks werf, de kennis van inrichting en behandeling van werktuigen op twee daartoe te bestemmen kanonneerbooten.

Ondergeteekende wenscht de bovengenoemde opleidingen te vereenigen met de eerste vorming van jeugdige stokers, hetzij deze met of zonder eenige werkmanskennis worden aangenomen. Thans zijn deze gehuisvest op het wachtschip te Willemsoord en ondergeteekende is voornemens ook de beide andere opleidingen in de rol van dien bodem op te nemen. Hij acht het echter wenschelijk de drie opleidingen gezamenlijk te huisvesten aanvankelijk op een speciaal daarvoor te bestemmen bodem, liggende op de werf te Willemsoord, later in een bijzonder daarvoor aan te wijzen deel der kazerne, met het doel de dienstregeling geheel in overeenstemming te kunnen brengen met de werkuren der Rijkswerf.

Als logementschip stelt hij zich voor aan te wijzen Hr. Ms. korvet „Sommelsdijk", welke bodem wegens den tijdelijken aard dezer bestemming geene wijzigingen van beteekenis zal behoeven te ondergaan. Onder de bevelen van den commandant van het wachtschip zal de oudste der aan boord van bedoeld korvet te detacheeren zeeofficieren de leiding der oefeningen hebben, welke, voor zoover zij niet van zuiver militairen aard zijn, aan personeel van den stoomvaartdienst zullen worden opgedragen. De sterkte van dit personeel zal uit den aard der zaak verband houden met de sterkte van het personeel in opleiding.

Aanvankelijk zullen op de „Sommelsdijk" gehuisvest zijn de korporaals-stoker, niet behoorende tot de bijzonder als werkman bekwamen, voor wier aanneming bij de definitieve begrooting voor 1903 gelden werden aangevraagd, voor zoover zij niet naar de schepen werden gezonden, en stokers van verschillende rangen reeds bij de zeemacht dienende, die aanleg als werkman hebben, ten einde hen allen verder te ontwikkelen en hen aldus

in staat te stellen de vereischte proeven voor hoogere klasse of hoogeren rang af te leggen, zoodra zij aan de andere daarvoor gestelde eischen voldoen; eindelijk de in den laatsten tijd vóór het in werking treden van bovenomschreven opleiding aangeworven jeugdige stokers, voor zoover deze nog eenige vorming noodig hebben.

Later worden op genoemden bodem en, indien het ondergeteekende gegeven mag zijn den bouw van eene kazerne tot stand te brengen, nog later in die kazerne gehuisvest de korporaals-stoker der 1ste en 2de klasse, die in aanmerking komen om zich voor hoogeren rang te bekwamen, en de reeds genoemde jeugdige stokers.

Verder is hij voornemens, wanneer de ruimte zulks toelaat ook de miliciens-hulpmachinist, die thans zeer oneigenlijk onderricht ontvangen op het oefeningsschip der marine-reserve, op dien bodem hnnne opleiding te doen geven door het personeel, voor de andere opleidingen bestemd.

Mocht er dan nog ruimte beschikbaar zijn, dan zullen op bedoelden bodem ook worden ondergebracht stokers van verschillende rangen, waaraan tijdelijk op de vloot geene behoefte is.

In het bovenstaande werd, in afwijking van het stokersrapport, niet gesproken van stokersleerlingen, omdat het zich liet aanzien dat aanneming daarvan voorloopig niet noodig zal zijn. Vermoedelijk zal het mogelijk zijn uit de aanwezige jeugdige stokers de voor de hoogere rangen noodige sterkte te recruteeren.

Ten overvloede wordt hier nog vermeld, dat de opleiding tot sergeant-stoker, waarvan boven sprake was, nog wordt voortgezet voor dc korporaals-stoker, die er 15 October 1903 bij gedetacheerd worden. Het theoretische gedeelte van die opleiding, dat eveneens plaats vindt aan boord van het oefeningsschip der marine-reserve, loopt ongeveer 1 April 1904 af; de verdere practische opleiding aan boord van verschillende schepen 15 October d. a. v. Deze opleiding komt dan te vervallen om in anderen vorm te worden voortgezet op de bovenomschreven wijze.

Onderofficieren en mindere schepelingen.

Aandachtig zijn door ondergeteekende de maatregelen overwogen, welke wijlen de Minister KRUYS ten vorigen jare in het belang van het personeel der zeemacht wenschte uit te voeren, nadat de Staten-Generaal daarvoor de noodige gelden zouden hebben toegestaan.

Slechts gedeeltelijk heeft hij zich met diens voornemens kunnen vereenigen, gelijk blijken zal uit ondervolgende uiteenzetting van hetgeen door hem noodig wordt geoordeeld en waarvoor mitsdien de noodige gelden op deze begrooting worden aangevraagd.

Aan alle onderofficieren boven den korporaalsrang wenscht ondergeteekende eene maandelijksche toelage toe te kennen voor

het houden van tafel, bedragende binnen de zeegaten van het rijk in Europa f 2.50, daarbuiten f 4.— In overeenstemming met de bestaande regeling voor de officieren en de ontworpen regeling voor de machinisten, zal deze tafeltoelage met het verhoogde zeetraktement tusschen de keerkringen vereenigd worden.

Ten einde de daarvoor in aanmerking komende wacht- en instructieschepen, in afwachting van kazernebouw zooveel mogelijk te ontlasten van overtollig personeel zal door ondergeteekende worden overwogen of het mogelijk is een gedeelte der onderofficieren aldaar *in dépôt* te plaatsen; zonder dat zij aan boord in huisvesting of voeding zijn en hun ter tegemoetkoming in de meerdere uitgaven, die daarvan voor hen het gevolg zijn, eene verhooging van soldij toe te kennen.

Hoewel de wijze, waarop dit zal geschieden nog niet voor eene definitieve beslissing vatbaar is, heeft ondergeteekende, ten einde een dergelijken maatregel in 1904 te kunnen uitvoeren en de daaruit voortvloeiende onkosten te kunnen bestrijden, op artikel 35 dezer begrooting eene som gebracht onder den naam van voedinggeld en daarmede artikel 45 evenredig verminderd.

Tegen vermindering van het korps schrijvers met een 4-tal schrijvers-majoor, wenscht ondergeteekende het te vermeerderen met een 4-tal opperschrijvers.

Van de in Hoofdstuk VI, Deel I der Verordeningen voor de Zeemacht genoemde sergeant-onderofficieren met uitzondering van de muzikanten en geweermakers-monteur, wenscht de ondergeteekende de aanvangssoldij te verhoogen, die van de bootslieden met f 4, die van de anderen met f 2 's maands; terwijl hij hen in het genot van verhooging hunner soldij met f 2 wenscht te stellen na 4 jaren dienst in plaats van na 8 jaren, zooals thans onder de bestaande voorwaarden.

Met dezelfde uitzondering als boven reeds gemaakt, wenscht de ondergeteekende ook de in bedoeld hoofdstuk genoemde korporaals in plaats van na 8 jaren reeds na 4 jaren in het genot der soldijverhooging te doen treden. Tegelijkertijd wenscht hij de aanvangssoldij van de kwartiermeesters met f 2 te verhoogen.

Uit het voorgaande moge blijken dat ondergeteekende de onderofficieren van het zoogenaamde schippersvak in gunstiger conditie wenscht te laten, of wat de kwartiermeesters aangaat, te brengen, dan de overige onderofficieren. Hij vereenigt zich toch geheel met hetgeen zijn ambtsvoorganger ten aanzien van de onderofficieren van dit vak aanvoerde. Voorzeker valt het niet te ontkennen dat in andere dienstvakken een grootere mate van kennis wordt vereischt. Maar de eischen, welke ten aanzien van opneming in het vaste korps en bevordering aan schippers en bootslieden worden gesteld, zijn,

ofschoon niet in exameneischen belichaamd, ten slotte niet minder zwaar; uit de ranglijsten kan zulks blijken. [1])

Eensdeels omdat de opleiding van dezelfde jongelieden tot geweermaker en monteur in den daarvoor vastgestelden tijd aan bezwaren onderhevig bleek, anderdeels omdat bij invoering van de draadlooze telegrafie de monteurs aan boord noodig zijn voor zij de noodige bekwaamheid van geweermaker kunnen hebben verworven; bovendien ook omdat er minder geweermakers dan monteurs op de vloot noodig zijn, zal de gecombineerde opleiding worden gesplitst in eene tot geweermaker en eene andere tot monteur, zonder het totale aantal op te leiden jongelieden te vermeerderen. De regeling hunner toekomstige positie ondergaat hierbij geene verandering.

Ten einde hun betere gelegenheid tot studie te geven is de opleiding overgebracht van het wachtschip te Amsterdam naar Hr. Ms. instructieschip „Admiraal van Wassenaer" en zijn voorstellen in overweging tot oprichting van eene betere lokaliteit voor hunne opleiding.

Ten opzichte van de matrozen der 1ste klasse, waaronder niet verstaan worden de aan die klasse gelijkgestelde schepelingen, wenscht ondergeteekende de volgende maatregelen te nemen:

matrozen der 2de klasse kunnen niet vóór het 22ste levensjaar te zijn ingegaan tot matroos der 1e klasse worden bevorderd;

de aanvangssoldij van deze klasse blijft dezelfde; zij wordt na 4 jaren dienst in deze klasse verhoogd met f 8 en na nogmaals 4 jaren dienst weder met f 8, mits de schepeling alsdan in het bezit van het certificaat van goed gedrag is;

indien niet in het bezit van het brevet van kanonnier der 1ste klasse of matroos-torpedist kunnen matrozen der 1ste klasse een bewijs van bekwaamheid als zeilmaker verwerven, dat zij verliezen indien hun een der genoemde brevetten wordt uitgereikt, maar behouden bij bevordering tot kwartiermeester; voor zeilmakerswerkzaamheden aangewezen wordende, wordt hun alsdan eene toelage van f 2 's maands toegekend. Deze toelage kan genoten worden gelijktijdig met de toelage verbonden aan het brevet van kanonnier der 2de klasse of aan het nader te noemen brevet van seiner, doch niet gelijktijdig met beide.

---

[1]) Den 1sten Juli 1903 waren voorbijgegaan voor hoogeren rang of opneming in het vaste korps:

in de schippersqualiteit		11	onderofficieren	= 1/[illegible]
in de konstabels	„	4	„	= 1/[illegible]
in de bottelliers	„	1	onderofficier	= [illegible]
in de ziekenverpl.	„	2	onderofficieren	= [illegible]

in de overige in Hoofdstuk VI, Deel I, voorkomende qualiteiten geene.

Eindelijk werd reeds voor matrozen der 1ste klasse de mogelijkheid geopend zonder aan de opleiding tot kwartiermeester deel te nemen, tot dien rang te worden bevorderd, mits er niet reeds aan deelgenomen hebbende en te oud om er nog bij te worden geplaatst.

In de positie der muzikanten wenscht ondergeteekende eenige verbetering te brengen door invoering van den stand van adspirant-muzikant, gelijkstaande met matroos der 1e klasse, ter vervanging van den tegenwoordigen leerling-muzikant.

Deze benaming blijft behouden voor de jongere bij het muziekkorps geplaatste schepelingen, die aldaar in stand gelijk gesteld zullen worden met matroos der 2e klasse en dezelfde soldij als deze zullen genieten.

De soldij van matroos der 3e klasse wordt dan verder alleen genoten door de jeugdige schepelingen, bij het muziekkorps tijdelijk op proef werkzaam gesteld, totdat zij voor bevordering in aanmerking komen.

Tot de wederinvoering van de stuurmansqualiteit, door den Minister Kruys in uitzicht gesteld, wenscht ondergeteekende niet over te gaan. Naar zijne meening is de noodzakelijkheid daarvan niet gebleken. Aangezien het seinwezen te zware eischen stelt om elken willekeurigen schepeling aan boord daarin voldoende te ontwikkelen, wenscht hij een brevet van seiner in te stellen, te verwerven door matrozen der 1e en 2e klasse, onder genot van eene toelage van f 2.— 's maands; uitgesloten hiervan zijn de kanonniers der 1e klasse en matrozen-torpedist.

Het brevet van seiner wordt behouden bij bevordering tot kwartiermeester, maar wordt verloren bij overgang in eenige andere qualiteit, hetzij met of zonder bevordering tot den korporaalsrang.

Matrozen-seiner, die om eenige reden niet kunnen of wenschen bevorderd te worden tot kwartiermeester, kunnen tot korporaal-seiner worden bevorderd, maar zijn voorloopig van verdere bevordering uitgesloten. Het maakt nog een punt van overweging uit bij de invoering van de draadlooze telegrafie ook voor de seiners den sergeantsrang open te stellen en daarvoor kennis van deze seinmethode te eischen.

De adspiranten-matrozen-seiner zullen bij voorkeur uit de meest intelligente schepelingen worden gekozen; ondergeteekende vertrouwt dat het dan mogelijk zijn zal, hen op de opnemingsvaartuigen dienst te laten doen als assistent van de officieren, na aan boord dier vaartuigen daartoe bekwaamd te zijn.

De wijze van opleiding tot seiner is nog niet geheel geregeld, maar zal hoogst eenvoudig kunnen zijn, omdat zij zoo goed als uitsluitend uit practische oefeningen zal bestaan.

Ondergeteekende is wijders voornemens de toelage, verbonden aan het brevet van matroos-torpedist, bij bevordering tot den korporaalsrang te doen behouden en verder de bepaling

te doen vervallen, waarbij het maximum van de soldij door den korporaal te genieten, op f 38. – wordt gesteld.

In overeenstemming ten slotte met hetgeen door ondergeteekende bij de behandeling der begrooting voor 1903 is medegedeeld, ligt het in zijne bedoeling voor miliciens de gelegenheid open te stellen om in den zeedienst over te gaan als matroos der 3de klasse onder de volgende voorwaarden:

1. het aangaan van een dienstverband voor den tijd van 5 jaren;
2. toekenning van eene premie van f 650, waarvan f 50 bij het aangaan der verbintenis en f 600 bij het eindigen daarvan;
3. uitbetaling van dit laatste gedeelte der premie, indien de aangenomene vóór het einde der verbintenis den dienst moet verlaten wegens omstandigheden van zijnen wil onafhankelijk, aan hemzelf; aan zijne erven ingeval van overlijden vóór het verstrijken van den termijn; tenzij dat overlijden een gevolg is van zelfmoord of door het gerecht wordt bewerkstelligd.

Met het oog op de laatste der bovengenoemde voorwaarden is eene wijziging gebracht in de omschrijving van art. 85.

Ondergeteekende is voornemens een dertigtal miliciens der lichting 1903 tot eene vaste verbintenis op bovengenoemde voorwaarden toe te laten, nadat deze begrooting door de Staten-Generaal zal zijn goedgekeurd. Inmiddels kunnen de miliciens, die den wensch tot overgaan te kennen geven tot bovengenoemd tijdstip in werkelijken dienst blijven.

De miliciens der volgende lichtingen zullen de vaste verbintenis kunnen aangaan op het tijdstip dat hunne lichting met groot verlof huiswaarts vertrekt.

De geldelijke gevolgen aan de invoering van de hiervoren omschreven voorstellen omtrent organisatie en bezoldiging van het personeel der vloot verbonden, zijn voor het jaar 1904 begroot op f 302 240. Daarvan zal een bedrag groot f 157 390 ingevolge het Koninklijk besluit van 27 Juli 1896 no. 22 (*Staatsblad* no. 141) uit het 1ste hoofdstuk der begrooting van Nederlandsch-Indië aan het Departement van Marine worden gerestitueerd.

Een gespecificeerd overzicht van deze bedragen moge hier eene plaats vinden.

Naarmate het personeel van den marine-stoomvaartdienst ten gevolge der voorgestelde maatregelen zijne voltalligheid zal naderen, zullen ook de uitgaven voor dat personeel toenemen; bij voltalligheid zullen de totale jaarlijksche uitgaven voor dat personeel toegenomen zijn tot een bedrag van f 220 000.00, waarvan, bij eene formatie van het auxiliair eskader uit zes schepen, uit de begrooting voor Nederlandsch-Indië een bedrag zal worden gerestitueerd van f 132 000,00.

VOORGESTELDE MAATREGELEN.	Artikel der begrooting voor 1904.	Bedrag ten laste van Hoofdstuk VI der Staatsbegrooting.	Restitutie uit het Iste Hoofdstuk der begrooting voor Ned.-Indië.
Wijziging van de traktementsregeling van kapit. ter zee, kapit.-luit. ter zee en luit. ter zee der 1ste klasse. . .	35	f 4 150	f 2 000
Wijziging van de traktementsregeling der adelborsten der 1ste klasse. . .	30 en 35	5 000	13 500
Wijziging van de sterkte en de traktementsregeling van de offic. v. adm., uitgezonderd de adj.-administrateurs .	35	1 200	1 500
Wijziging van de traktementsregeling der adj.-administrateurs.	31 en 35	850	2 000
Toelagen wegens bijz. wetensch. kennis	35	Memorie	Memorie
Toelagen aan offic.-leeraars bij de opl. tot zeeoffic., offic. v. adm. en machinist .	38*a*, 39*a* en 40*a*	3 200	
Wijziging van de regeling v. h. personeel van den marine-stoomvaartdienst . .	33 en 35	68 200	112 000
Tafeltoelage van onderofficieren . . .	35	20 500	10 500
Verhooging van soldij aan serg.-onderoffic.	35	11 900	3 900
Verhooging van soldij aan kwartierm. .	35	2 980	1 460
Verhooging van soldij aan matr. der 1e kl.	35	23 870	8 530
Invoering van brevet van seiner . . .	35	3 000	2 000

Het eindcijfer van dit hoofdstuk der Staatsbegrooting voor 1904 bedraagt f 17 246 825,70[5], tegen f 16 676 886,18[5] voor 1903 toegestaan.

Het verschil ad f 569 939,52 is een gevolg van *hoogere* raming van de:

Iste afdeeling. Kosten van administratie, met	f 6 292,83
IIde afdeeling. Materieel der zeemacht, met	384 222,00
IVde afdeeling. Loodswezen, enz., met . . .	97 304,25
Vde afdeeling. Pensioenen, enz., met	105 604,00
Totaal *meer*	f 593 423,08
waartegenover *lagere* raming van de IIIde afdeeling. Personeel der zeemacht, met	23 483,56
Blijft *meer*	f 569 939,52

Tegenover de geraamde uitgaaf voor 1904 op dit hoofdstuk

staat eene geraamde inkomst, bij de Wet op de Middelen verantwoord wordende, voor:

Bijdragen voor de opleiding van adelborsten . *f*	40 000,00
Bijdragen voor de opleiding van adspirant-administrateurs	3 100,00
Bijdragen voor de opleiding van leerlingen-machinist	12 800,00
Opbrengst van den verkoop van onbruikbare en overtollige goederen, waaronder gerekend wordt op den prijs van twee uit de sterkte der zeemacht af te voeren fregatten. Het voornemen bestaat de schepen „Atjeh" en „Tromp", die voor geen verdere diensten in aanmerking komen, te verkoopen	182 000,00
Opbrengst van de rechten van zegel, registratie en leges, zoomede van invoer en accijnzen . . .	137 700,00
Opbrengst van den verkoop van Nederlandsche en West-Indische kaarten	1 000,00
Opbrengst van loodsgelden	2 270 000,00
Bezoldiging van het personeel bij de verlichting op de Wester-Schelde en in hare mondingen, welke, ingevolge de tusschen België en Nederland bestaande overeenkomst van 31 Maart 1866 („Staatsblad" n°. 80) komen ten laste van België . . .	9 750,00
Opbrengst wegens het weghalen der spoeling en afval van levensmiddelen in de drie marine-directiën (Willemsoord, Amsterdam en Hellevoetsluis) . .	2 200,00
Totaal . . . *f*	2 658 550,00

zijnde *f* 445 190,00 hooger dan het geraamde bedrag voor 1903.

Tot toelichting der hoogere bedragen welke op de verschillende afdeelingen van dit hoofdstuk der Staatsbegrooting zijn aangevraagd, wordt beleefdelijk verwezen naar de mededeelingen vervat in deze Memorie, naar de toelichtingen in den uitgewerkten en toelichtenden staat behoorende bij de raming van kosten en naar het vergelijkend overzicht der bedragen welke respectievelijk op genoemden staat voor het dienstjaar 1903 en die voor 1904 zijn uitgetrokken. (Zie bijlage C).

1ste Afdeeling.

Het totaal dezer afdeeling bedraagt f 394 047,50 tegen f 387 754,67 voor 1903 toegestaan.

Het verschil voor elk artikel in den toelichtenden staat nader verklaard, is een gevolg van hoogere raming van:

Art. 5. Bezoldiging van de officieren, ingenieurs, enz. bij het Departement met . . . . *f* 491,66

Art. 8. Zeetraktementen, enz. van het militair personeel bij 's Rijks werven, met		861,50
Art. 9. Bezoldiging van de ingenieurs, met .		2 933,33^5
Art. 13. Bureau- en lokaalbehoeften (werven), met		200,00
Art. 15. Onderhoud, enz. van het verificatie-gebouw, bureau- en lokaalbehoeften (verificatie zee-instrumenten en tijdseininrichtingen), met . . .		860,00
terwijl nieuw opgebracht werden:		
Art. 3. Jaarwedden van de klerken, de boden en de vaste knechts bij het Departement (vroeger begrepen onder art. 2), tot een bedrag van . . .		26 650,00
Art. 11. Jaarwedden van de klerken bij 's Rijks werven		6 050,00
Art. 12. Periodieke traktementsverhoogingen voor de in art. 11 bedoelden		1 591,66^5
Totaal *meer* . . .	*f*	39 638,16^5
waartegenover eene *lagere* raming van:		
Art. 2. Jaarwedden van den secretaris-generaal en van de verdere ambtenaren bij het Departement tot en met den rang van adjunct-commies (waaruit tot dusverre de bezoldigingen van *alle* ambtenaren en beambten bij het Departement werden gekweten), met. . .	*f* 23 640,00	
Art. 4. Periodieke traktementsverhoogingen aan de klerken, de boden en de vaste knechts, met	1 500,00	
Art. 7. Zeetraktementen, enz. van het personeel van den Marinestaf, met	198,00	
Art. 10. Jaarwedden van de griffiers, magazijnmeesters en verdere ambtenaren bij 's Rijks werven, tot en met den rang van adjunct-commies (waaruit tot dusverre de bezoldigingen van alle ambtenaren bij de werven gekweten werden) met	6 383,33^5	
Art. 14. Bezoldigingen van het personeel bij de inspectie, enz. van 's Rijks zeeinstrumenten, met	1 624,00	
Totaal *minder* . . .	*f*	33 345,33^5
Blijft *meer* . . .	*f*	6 292,83

Met betrekking tot het aangevraagde bedrag op art. 9 zij het navolgende medegedeeld:

Niettegenstaande in de Regeling van het Korps Ingenieurs der Marine, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 18 Februari 1893, no. 16, periodieke traktementsverhoogingen werden opgenomen en verschillende destijds bestaan hebbende misstanden werden weggenomen, bestaat sedert vele jaren bij dat Korps voortdurend een incompleet en melden zich bij oproeping van adspirant ingenieurs nagenoeg geen candidaten aan.

De oorzaak daarvan ligt ten eerste in de omstandigheid, dat de geldelijke vooruitzichten van de Marine-ingenieurs immer ongunstiger zijn geweest dan die van hunne collega's van den Waterstaat, hoewel door het vorderen van twee ingenieurs-diploma's voor de eersten, namelijk die van scheepsbouwkundig en van werktuigkundig ingenieur, aan de toelating hoogere eischen worden gesteld dan voor de laatstbedoelde ambtenaren.

Bovendien zullen bij de bestaande regeling der bezoldigingen, wegens de lange termijnen, die tusschen de periodieke verhoogingen moeten verloopen, de ingenieurs gedurende hun geheelen diensttijd nimmer het gemiddelde der bezoldiging voor iederen rang vastgesteld kunnen genieten; daartoe toch zouden zij tot op meer dan negentigjarigen leeftijd in dienst moeten blijven.

De weinige lust om bij de Marine in dienst te treden, heeft dan ook ten gevolge gehad, dat er, gedurende de laatste tien jaren, nooit méér candidaten zijn geweest dan er plaatsen beschikbaar waren en dus ieder, die zich aanbood, moest worden aangesteld.

Waar nu op hoofdstuk IX der begrooting voor 1903 de fondsen zijn toegestaan, om de bezoldigingen van het korps ingenieurs van den Waterstaat te verbeteren, behoeft het zeker geen uitvoerig betoog, dat er onder de bestaande omstandigheden nog minder kans zal bestaan het noodige personeel voor den dienst der Marine te bekomen, wanneer de vooruitzichten voor de beide takken van Staatsdienst worden in rekening gebracht.

Ondergeteekende vermeent dan ook dat, wil men van eene behoorlijke vervulling van de bij het korps ingenieurs der marine ontstaande vacatures verzekerd zijn, het een dringend vereischte is, de vooruitzichten van de ingenieurs der Marine te verbeteren.

Met behoud van de bestaande sterkte van het korps en aannemende dezelfde grenzen voor de hoogste en laagste bezoldigingen als bij 's Rijks Waterstaat worden genoten, stelt ondergeteekende zich voor de navolgende organisatie — indien de daarvoor uitgetrokken gelden toegestaan worden — aan de Koninklijke goedkeuring te onderwerpen. Daarbij is uitgegaan van het denkbeeld om zooveel mogelijk eene regelmatige opklimming in bezoldiging te waarborgen in verband met den diensttijd, omdat vooral bij een korps met een zeer beperkt aantal leden, het wisselvallige van de kans op bevordering velen terughoudt van toetreding en anderen noopt tot het weder verlaten van den dienst, wanneer zij meenen elders belangrijk grooter inkomen te kunnen verkrijgen.

Daarom zullen dan ook de rangen van ingenieur der 1ste en 2de klasse vervallen.

De sterkte van het korps en de aan de verschillende rangen verbonden bezoldigingen zouden zijn:

1 directeur van scheepsbouw f 5500 à f 6500;

4 hoofdingenieurs f 4500 à f 5000;

9 ingenieurs f 2000 à f 3600;

3 adspirant-ingenieurs f 1500.

Wegens eventueel genot van vrije woning ondergaat de bezoldiging van een hoofdingenieur eene vermindering van f 400, die van een ingenieur van f 300 's jaars.

De directeur van scheepsbouw geniet twee tweejaarlijksche traktementsverhoogingen van f 500 's jaars;

de hoofdingenieurs genieten eene traktementsverhooging van f 500 na vier jaren;

de ingenieurs genieten vier vierjaarlijksche traktementsverhoogingen van f 400 's jaars; bijaldien zij na 20 jaar dienst als ingenieur, wegens gebrek aan vacature, nog niet voor bevordering tot hoofdingenieur in aanmerking kunnen komen, kan hun bij gebleken geschiktheid die rang verleend worden en bekomen zij f 4000 traktement;

de adspirant-ingenieurs moeten minstens twee jaar in dien rang dienen, om bevorderd te worden; bij gebleken bekwaamheid worden zij na vier jaar, ongeacht of er al dan niet vacatures in den rang van ingenieur bestaan, tot ingenieur bevorderd.

De bevordering tot hoofdingenieur en tot directeur van scheepsbouw geschiedt geheel bij keuze uit de kundigsten en meest geschikten.

Nu door wijziging van het Koninklijk besluit van 31 December 1874 („Staatsblad" n⁰. 231) o. a. aan de eerste en tweede klerken bij de Ministerieele Departementen periodieke traktementsverhoogingen zijn gewaarborgd, acht ondergeteekende het oogenblik gekomen om, ter voldoening aan de toezegging, gedaan in de Memorie van Antwoord op de wetsontwerpen tot verhooging en wijziging der Staatsbegrooting voor 1903 (Zitting 1902—1903, 152—159, n⁰. 5) het voorstel te doen de klerken bij 's Rijks werven te Amsterdam, Willemsoord en Hellevoetsluis, gelijke behandeling te waarborgen.

De regeling, die ondergeteekende — worden de gevorderde gelden toegestaan — in het leven wenscht te roepen, berust daarop, dat bij voldoende geschiktheid, periodieke verhoogingen worden toegekend, en wel:

na ½ jaar dienst van f	50,	na 4 jaar dienst van f	100,
„ 1 „ „ „	50,	„ 5 „ „ „	100,
„ 2 „ „ „	100,	„ 7 „ „ „	100.
„ 3 „ „ „	100,		

Door deze regeling worden de zeer wisselvallige kansen op traktementsverhooging, thans uitsluitend een gevolg van overlijden of ontslag van ambtenaren, buiten rekening gebracht en den klerken het genot van het voor dien rang vastgestelde maximum-traktement bereikbaar gemaakt.

Aan deze regeling wenscht ondergeteekende nog een andere wijziging vast te knoopen. Reeds meermalen is het denkbeeld overwogen, de bezoldigingen van het ambtelijk personeel bij 's Rijks werven gelijk te stellen met die van de ambtenaren van gelijken rang bij de Ministerieele Departementen. Daarvoor pleit niet alleen, dat de eischen van kennis, bij aanstelling gevorderd, voor de klerken bij 's Rijks werven en voor die bij het Departement van Marine gelijk zijn, doch ook in algemeenen zin is aan te nemen, dat aan de ambtenaren bij 's Rijks werven en aan die bij dat Departement werkzaamheden zullen worden opgedragen, waarvan omvang en beteekenis niet veel zullen uiteenloopen.

Voor 's Rijks werven zijn bij Koninklijk besluit van 2 Februari 1877, n°. 25, de traktementen als volgt bepaald, en wel voor:

klerken . . , . .	van	f 400	tot	f 1000
adjunct-commiezen .	„	f 1100	„	f 1700
commiezen	„	f 1800	„	f 2200

terwijl die bij de Ministerieele Departementen als volgt zijn vastgesteld en wel voor:

tweede klerken	van	f 400	tot	f 700
eerste „	„	„ 800	„	„ 1100
adjunct-commiezen	„	„ 1200	„	„ 1900
commiezen	„	„ 2000	„	„ 2300

Ondergeteekende acht eene gelijkstelling in dien zin, dat voor de klerken bij 's Rijks werven het traktement wordt bepaald van f 400 tot f 1100, waarbij laatstgemeld bedrag na 9 jaren dienst zou moeten worden bereikt, te dringender, nu de indertijd genoten wordende toelage wegens het gemis van leges, voor onderscheidene ambtenaren reeds heeft opgehouden, en voor anderen, wier bezoldiging in 1877 ook met het genot van leges rekening hield, in belangrijke mate is verminderd.

Voor de periodieke traktementsverhoogingen voor de klerken is bij art. 12 een bedrag opgebracht van f 1591,66^{5}, waaronder voor den herplaatsten klerk Polak eene verhooging van f 350 's jaars is uitgetrokken, terwijl artikel 10 is verhoogd met f 500, ten einde 5 adjunct-commiezen, en met f 1000, ten einde 5 commiezen in het genot te kunnen stellen van het voor hunnen rang herziene minimum-traktement.

IIde Afdeeling.

Het totaal dezer afdeeling bedraagt f 6 949 192,00 tegen f 6 864 970,00 bij de definitieve begrooting voor 1903 toegestaan.

Het verschil voor elk artikel in den toelichtenden staat verklaard, is een gevolg van *hoogere* raming van:

Art. 17. Aanschaffing van materialen, met	*f*	776 600,00
Art. 19. Aanschaffing, enz. van geschut, met		355 132,00
Art. 23. Kosten buitenslands gemaakt tot herstelling van schepen, met		3 500,00
Art. 24. Arbeidsloonen voor 's Rijks werven met		11 785,00
Art. 29. Aanschaffing van werktuigen op de werven, enz., met		11 050,00
Totaal *meer* . .	*f*	1 158 067,00

waartegenover *lagere* raming van:

Art. 18. Aanbouw bij particulieren met	*f*	191 100,00	
Art. 20. Aanschaffing, enz. van torpedo's, enz., met		168 050,00	
Art. 21. Aanschaffing en herstelling van scheepsstoomwerktuigen, met		341 530,00	
Art. 22. Aanschaffing van steenkolen, met		64 000,00	
Art. 25. Bezoldiging van de bemanning der werkvaartuigen, met .		785,00	
Art. 27. Bouwwerken, met . .		8 380,00	
Totaal *minder* . .		*f*	773 845,00
Blijft totaal *meer* . .		*f*	384 222,00

Uit het vergelijkend overzicht betreffende de sommen voor deze afdeeling thans aangevraagd en voor 1903 toegestaan, als bijlage D bij deze Memorie gevoegd, blijkt dat:

voor aanbouw, tuigen en uitrusten van nieuwe schepen, daaronder begrepen de artillerie- en torpedobewapening, wordt gevraagd f 3 588 222, zijnde f 313 722 *meer* dan voor 1903 werd toegestaan, doch f 611 778 *minder* dan het cijfer van f 4 200 000, dat daarvoor in de laatste jaren was aangenomen;

voor herstelling en uitrusting van schepen in en buiten dienst f 1 244 575, zijnde f 37 335 *minder* dan voor 1903 werd toegestaan;

voor conservatie van reserveschepen en hunne uitrustingsgoederen f 152 400, zijnde f 4900 *meer* dan voor 1903 werd toegestaan;

voor aankoop, aanmaak en herstelling van materialen, goederen en voorwerpen voor den voorraad f 822 850, zijnde f 25 350 *minder* dan voor 1903 werd toegestaan;

voor aanschaffing, wijziging en herstelling van geschut,

affutage, projectielen, handwapenen, torpedo's, enz., behalve voor nieuwe schepen, f 368 740, zijnde f 125 190 *meer* dan voor 1903 werd toegestaan;

voor aankoop, onderhoud en herstelling van gereedschappen en werktuigen, aanbouw, onderhoud en herstelling van werfinrichtingen, werkvaartuigen en gebouwen f 415 855, zijnde f 3 815 *minder* dan voor 1903 werd toegestaan;

voor algemeenen dienst, beproevingen en proefnemingen f 356 550, zijnde f 6 910 *meer* dan voor 1903 werd toegestaan.

Behalve voor de voortzetting van den bouw van het 4de pantserschip en van de 4 torpedobooten type „Ophir", waarvoor respectievelijk de tweede en eerste termijnen bij de begrooting voor 1903 werden toegestaan, worden gelden aangevraagd om 3 torpedobooten klein model in aanbouw te brengen (art. 18).

Zooals reeds in de Memorie van Toelichting op het ontwerp van wet tot definitieve vaststelling van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor 1903 werd medegedeeld, acht ondergeteekende het noodig met de geleidelijke vernieuwing der torpedovloot voort te gaan. Gelijk daar werd opgemerkt, zal de marine weldra in het bezit zijn van een 20-tal torpedobooten groot model, en hoezeer ook de daartoe behoorende 10 booten type „Ardjoeno" over eenige jaren voor vervanging in aanmerking zullen komen, vereischt thans in de eerste plaats een aantal der torpedobooten klein model vernieuwing.

De 13 spartorpedobooten die alle van de jaren 1879—1881 dateeren, kunnen wegens hoogen ouderdom niet meer als volkomen betrouwbare oorlogsvaartuigen worden aangemerkt en hebben bovendien zeer weinig oorlogswaarde meer.

Ook onder de klein model vischtorpedobooten zijn er 4, nl. de „Etna", „Hekla", „XV" en „XVI", die in 1904 reeds een leeftijd van 23 jaar hebben bereikt. Van de beide laatsten kan nog slechts een korte levensduur worden verwacht, terwijl de „Etna" en „Hekla" nog bruikbaar zijn.

Als valide booten kunnen derhalve alleen nog worden aangemerkt de 3 vischtorpedobooten „Lamongan", „Makjan" en „Nobo" en de 3 visch-en spartorpedobbooten „III", „XXI" en „XXII", die alle in de jaren 1889 tot 1891 werden aangebouwd, zoomede de „Etna" en „Hekla" nog gedurende een klein aantal jaren.

Geleidelijke vernieuwing van het verouderde materieel is dus noodzakelijk, en hiermede wenscht ondergeteekende door het aanvragen van gelden voor 3 van deze booten een aanvang te maken.

De hierbedoelde torpedobooten passen ongetwijfeld in het te zijner tijd aan de Staten-Generaal aan te bieden plan van defensie aan de zeezijde. Over het aantal kan verschil van gevoelen bestaan, doch zeer zeker niet hierover dat het getal door deze aanvrage op 11 valide klein model torpedobooten gebracht, niet te groot is.

Als type voor deze torpedobooten klein model wenscht ondergeteekende aan te nemen een vischtorpedoboot van ongeveer 40 ton waterverplaatsing en een proeftochtvaart van 18 mijl, voorzien van twee boegbuizen voor torpedo's, en verder bewapend met 2 kanonnen van 3,7 cM. In grootte zullen deze booten ongeveer overeenkomen met de torpedobooten klein model uit het plan van den Minister jhr. VAN DER WIJCK, welk type ook door den Minister jhr. RÖELL werd overgenomen. Destijds lag het echter in de bedoeling de booten te bewapenen met een spar en een torpedokanon evenals de booten type „III" thans nog hebben. Deze sparbewapening werd toen nog gehandhaafd hoofdzakelijk omdat het lanceeren van torpedo's op ondiep water, aan bezwaren onderhevig was. Nu echter door den vooruitgang der techniek op torpedogebied hiertegen geen beletsel meer bestaat, en de spar als oorlogswapen meer en meer op den achtergrond is geraakt, bestaat er alleszins reden aan de booten een belangrijk grootere gevechtswaarde te geven door de spar en het torpedokanon te vervangen door twee boegbuizen. De booten zijn voornamelijk bestemd om èn in de meer binnenwaarts gelegen vaarwaters èn in de zeegaten op te treden, waartoe zij eene voldoende zeewaardigheid zullen bezitten.

De onderhandelingen over de aanschaffing van een onderzeesche torpedoboot, type „Holland", die geruimen tijd hebben geduurd, hadden het gevolg, dat ondergeteekende aan de Koninklijke Maatschappij de Schelde te Vlissingen, die in deze voor de Electric boat Co. optreedt, de toezegging deed dat hij, behoudens goedkeuring bij de wet, zulk een vaartuig zou aanschaffen, wanneer het geheel voldeed aan de hierna te noemen eischen.

De prijs voor de boot te betalen bedraagt, met inbegrip van de kosten van proefnemingen, f 430 000, te voldoen in één termijn na beproeving, goedkeuring en definitieve overname; daarbij behoudt de Staat zich uitdrukkelijk het recht voor, later zelf te maken of door anderen te doen maken meerdere soortgelijke of gewijzigde booten, zonder tot eenige verdere uitkeering aan de Maatschappij de Schelde of de Electric boat Co. verplicht te zijn. Daar de fabrikant niet verplicht is een andere boot te leveren wanneer de aangebodene niet aan de gestelde voorwaarden mocht voldoen en omtrent den termijn van levering niet is overeengekomen, meende ondergeteekende op deze begrooting den genoemden prijs niet te kunnen uittrekken, maar zich te moeten bepalen tot het aanvragen van een klein bedrag, ten einde de Staten-Generaal in de gelegenheid te stellen omtrent den aankoop eene beslissing te nemen.

De geheele prijs zal dan later bij suppletoire begrooting worden aangevraagd, ten laste van het dienstjaar waarin eventueel de levering geschiedt.

De bedoelde boot moet ingericht zijn tot het voeren en achtereenvolgens lanceeren van drie Whitehead torpedo's van

0.45 M. diameter en 5.04 M. lengte; de lanceerinrichtingen zijn in de levering begrepen.

De boot moet zoowel in horizontale als in verticale richting geheel bestuurbaar zijn, ten genoegen van eene commissie door den Minister van Marine te benoemen, zij moet genoeg lucht aan boord hebben om, zonder bijlading, te voorzien in de behoefte der bemanning, in de behandeling van het vaartuig gedurende minstens 12 achtereenvolgende uren en om de drie torpedo's te lanceeren.

De sterkte moet voldoende zijn om een waterdruk van 30 M. hoogte te kunnen verdragen. Vaartproeven zullen gehouden worden tusschen de Uiterton van het Westgat en het lichtschip „Haaks". Daarbij zal gevaren worden aan de oppervlakte gedurende 12 achtereenvolgende uren met een gemiddelde vaart van minstens 8 mijl met gebruikmaking van den gazoline motor. Verder zal worden gevaren in de zoogenaamde „awash condition" d. i. gereed om te duiken behoudens het vullen van de ballastwaterkamer, weder gedurende 12 achtereenvolgende uren met een gemiddelde vaart van minstens 7 mijl.

De vaartproef onder water zal 3 achtereenvolgende uren duren; daarbij moet de boot gedurende het eerste uur worden gehouden op eene gemiddelde diepte van 6.70 M. (22 voet) en gedurende de beide volgende uren op eene gemiddelde diepte van 3.05 M. (10 voet). Gedurende deze proef mag de boot tweemalen, telkens met een uur tusschenruimte, gedurende 5 minuten boven water komen.

Om de bruikbaarheid in dienst te bewijzen dient de volgende proef, te nemen met eenigszins onstuimig weer. Onder die weersgesteldheid wordt verstaan een toestand van wind en zee, waarbij een gewone torpedoboot, van het type „Ardjoeno", veilig in en buiten de zeegaten kan varen en hare torpedo's kan lanceeren. De boot moet dan in „awash condition" een afstand van 10 mijl afleggen, met een gemiddelde vaart van minstens 7 mijl, terwijl moet blijken dat onder die omstandigheden behoorlijk koers kan worden gestuurd. Onmiddellijk na afloop moet een tocht onder water worden gemaakt, over een afstand van minstens 2 mijlen en met een 7 mijls vaart in de richting van een schijf, aangegeven door boeien die 45 M. uit elkander liggen. Op het eind van dezen tocht zal door de boot, die daarbij 3.05 M. (10 voet) onder water moet liggen een torpedo worden gelanceerd die de schijf moet treffen; daarbij mag de boot de schijf tot op hoogstens 200 M. naderen. Om zich nader te verkennen mag de boot onder het afleggen van de laatste 2 mijlen eenmaal, gedurende niet meer dan één minuut, aan de oppervlakte van het water komen.

Levering van torpedo's is in den opgegeven prijs niet begrepen.

Voor de plannen van aanbouw, voor zoover niet reeds hiervoren vermeld, voor het onderhoud en de herstelling van

het materieel wordt verwezen naar bijlage C van den uitgewerkten en toelichtenden staat.

Ondergeteekende wenscht voorts op de navolgende punten de aandacht te vestigen:

Nu het spartorpedomaterieel allengs in onbruik geraakt en de voorraad daarvan voldoende is te achten, om aan de eischen van den dienst te gemoet te komen, wordt het onnoodig geacht voor aanschaffing en herstelling van spartorpedo's met toebehooren (art. 20, *b*, uitgewerkten en toelichtenden staat) nog fondsen aan te vragen, te meer daar in de laatste jaren uitgaven te dier zake niet gedaan werden.

Op art. 27 is een bedrag van f 7000 aangevraagd ten behoeve van inrichtingen voor versneld kolenladen. Het is wenschelijk dat het aan boord nemen van kolen tegelijkertijd over beide boorden kunne geschieden, hetgeen, als een schip aan den kolensteiger gemeerd is, het best geschiedt door aan de andere zijde een vaartuig met kolen te leggen. Daartoe acht ondergeteekende aanschaffing van voorloopig één vaartuig van voldoenden inhoud noodig, waaruit dan de brandstof kan worden overgenomen.

Dat vaartuig moet mede voldoende eigenschappen hebben, om de schepen, die ter reede Texel vertoeven, en voor welke het komen op de haven en op de werf bij mobilisatie te veel vertraging zou geven, van het benoodigde ter reede te kunnen voorzien.

Ondergeteekende voegt hieraan de verzekering toe, dat hij aan dit vraagstuk ook verder zijne voortdurende aandacht zal wijden.

In aansluiting aan de mededeelingen, vervat in de Memorie van Toelichting tot de (oorspronkelijke) begrooting voor 1903, zij aangaande de werkzaamheden, welke tot 1 Juli van dat jaar op 's Rijks werven werden uitgevoerd of aan particulieren werden toevertrouwd, het navolgende vermeld:

's Rijks werf te Amsterdam.

De bouw en aftimmering van Hr. Ms. „Hertog Hendrik" werd voortgezet en met den bouw van een vierde schip van het type „Koningin Regentes" een aanvang gemaakt.

In het onderhoud van de in dienst en in reserve zijnde schepen werd voorzien.

Aan de aanvragen van inventarisgoederen ten behoeve van de buitenslands vertoevende schepen werd voldaan en de uitzending van goederen ten behoeve van verschillende takken van dienst in *Oost-Indië* bewerkstelligd.

De inventarissen van bij particulieren in aanbouw zijnde schepen voor de Departementen van Marine en Koloniën werden gereed gemaakt.

's Rijks werf te Willemsoord.

Hr. Ms. „Holland" werd, na afloop van den oefeningstocht met de adelborsten, gereed gemaakt voor eene reis naar *West-Indië*, vertrok derwaarts in October 1902 en keerde in Maart 1903 hier terug, om voor den dienst in *Oost-Indië* te worden bestemd.

Hr. Ms. „de Ruyter" kwam na indienststelling in October 1902 te *Willemsoord*, om te worden uitgerust voor eene reis naar *West-Indië*, die in Januari 1903 werd aangevangen.

Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" keerde in Februari 1903 uit *Oost-Indië* terug en werd gereed gemaakt voor eene oefeningsreis met de adelborsten 2de klasse, 1ste afdeeling, van het Koninklijk Instituut voor de Marine; deze bodem vertrok in April d. a. v. naar zee.

Hr. Ms. „Friesland" werd in Juli 1902 uit dienst gesteld.

De werkzaamheden aan Hr. Ms. „Kortenaer" werden beëindigd en deze bodem in April 1903 in dienst gesteld.

Hr. Ms. „Zeehond" werd in November 1902 uit dienst gesteld en in herstelling opgenomen. Dit schip was in Mei 1903 weder voor den dienst gereed.

Hr. Ms. „Dolfijn" werd in Mei 1903 uit dienst gesteld en in herstelling opgenomen.

Hr. Ms. kanonneerboot „Hefring" werd verwapend.

Aan de overige in dienst en in reserve zijnde schepen werden de vereischte onderhoudsvoorzieningen uitgevoerd.

's Rijks werf te Hellevoetsluis.

Hr. Ms. „Sommelsdijk" werd voor den dienst gereed gemaakt en voor uitoefening van politietoezicht over de visscherij in dienst gesteld in November 1902. Na uitdienststelling in Mei 1903 werden eenige voorzieningen uitgevoerd en het schip weder in conservatie gebracht.

De werkzaamheden tot inrichting van Hr. Ms. „Bonaire" tot logementschip werden voortgezet.

Met de inrichting van Hr. Ms. kanonneerboot „Udur" tot instructieschip voor de machinist-leerlingen werd een aanvang gemaakt.

In het onderhoud van de verder in dienst en in reserve zijnde schepen werd voorzien.

Met betrekking tot de werkzaamheden en leveringen, welke aan particulieren werden opgedragen, zij vermeld, dat onder meer werd gecontracteerd met:

de firma Fried. Krupp, te Essen, voor de levering van artilleriematerieel;

De Nederlandsche fabriek van werktuigen en spoorweg-materieel te Amsterdam, voor de levering van gewone granaten;

Adr. Koolen, te Amsterdam, voor de levering van stalen waterpijpen ten behoeve van Hr. Ms. pantserdekschip „Fries-

land", en voor de levering van staal, enz. ten behoeve vân den bouw van het vierde pantserschip type „Koningin-Regentes"; (D)

de firma GEVEKE & Co., te Amsterdam, voor de levering en opstelling van eene inrichting tot luchtverwarming en luchtververschìng aan boord van Hr. Ms. pantserschip „Hertog Hendrik;

de firma L. N. ALTA & Co., te Amsterdam, voor het leveren van eene verkoelingsinrichting aan boord van Hr. Ms. pantserschip „Hertog Hendrik";

de firma W. C. en K. DE WIT, te Amsterdam, voor de levering van eene ankerinrichting en een handspil ten behoeve van Hr. Ms. pantserschip „Hertog Hendrik;"

de Gebr. JONKER, te Kinderdijk, voor den bouw van een stalen peilingvaartuig voor het loodswezen;

de firma WHITEHEAD & Co., te Fiume, voor de levering van eene lanceerinrichting voor Hr.Ms. pantserschip „Hertog Hendrik";

de maatschappij van scheepsbouw en verhuring van vaartuigen, voorheen onder de firma H. BERNHARD, te Amsterdam, voor den bouw van een stalen kotter en van een stalen schoener voor het loodswezen;

de maatschappij voor scheeps- en werktuigbouw „Fijenoord", te Rotterdam, voor het doen van herstellingen aan den romp en de werktuigen van Hr. Ms. pantserdekschip „Friesland";

de firma GROENEVELD RUEMPOL & Co., te Amsterdam, voor het leveren en opstellen van eene electrische installatie aan boord van Hr. Ms. pantserschip „Hertog Hendrik";

de firma AMBAGTSHEER & V. D. MEULEN, te Amsterdam, voor de levering van teak- of Java-djatihout voor den bouw van het vierde pantserschip type „Koningin-Regentes"; (D)

de firma JOH. A. V. LAER, te Amsterdam, voor de levering van een gegoten stalen voorsteven, enz. ten behoeve van het vierde pantserschip type „Koningin-Regentes"; (D)

de gezamenlijke buskruitmakers van Noordholland, Utrecht en Zeeland voor de levering van rookvrij buskruit;

de naamlooze vennootschap „Fabriek van stoomketels en werktuigen, voorheen H. en J. SUYVER", te Amsterdam, voor de levering van stoomketels ten behoeve van de kanonneerboot „Hefring";

de firma MERREM & LA PORTE, te Amsterdam, voor de levering van pantserplaten, ten behoeve van het vierde pantserschip type „Koningin-Regentes"; (D)

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde", te Vlissingen, voor de vervaardiging, enz. van stoomwerktuigen en ketels ten behoeve van het vierde pantserschip type „Koningin-Regentes". (D)

Ten behoeve van den Indischen dienst werd onder meer gecontracteerd met:

de Nederlandsche Scheepsbouwmaatschappij, te Amsterdam, voor den bouw en de uitrusting van een stoomschip voor de Gouvernements-Marine voor Zuid-Nieuw-Guinea;

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde", te Vlissingen, voor den bouw van een torpedoboot type „Hydra", voor de Indische Militaire Marine;

de firma WHITEHEAD & Co., te Fiume, voor de levering van torpedo-materieel:

de firma's LOUWMANS & Co., te Sneek, en WIENER & Co., te Amsterdam, en de Nederlandsche fabriek van bronswerken voorheen BECHT EN DYSERINCK, te Amsterdam, voor de levering van patroondoozen.

IIIde AFDEELING.

Het totaal dezer afdeeling bedraagt f 4 888 658,45^{5}, tegen f 4 912 142,01^{5} voor 1903 toegestaan.

Het verschil, voor elk artikel in den toelichtenden staat verklaard, is een gevolg van *lagere* raming van:

Art. 30. Vaste traktementen van het korps zee-officieren, met . . . . *f*	5 080,67
Art. 34. Vaste traktementen onderofficieren in het vaste korps, met	9 038,00
Art. 35. Zeetraktementen en soldijen, met	59 000,00
Art. 37. Kosten van het korps mariniers, met	17 000,00
Art. 42. Kosten van voortgezette opleiding van het personeel, met	318,33^{5}
Art. 44. Reis- en verblijfkosten, enz. voor voorzitters en leden van examen-commissiën met	300,00
Art. 45. Kosten van schafting, met . . .	92 000,00
Art. 49. Kosten van verpleging van zieken in hospitalen, met	3 600,00
Art. 50. Kosten van in- en buiten dienst zijnde schepen, met	6 000,00
Art. 51. Reis-, verblijf- en transportkosten voor reizen ten behoeve van de zeemacht, met	8 000,00
Totaal *minder* . . .	*f* 200 337,00^{5}

waartegenover eene *hoogere* raming van:

Art. 31. Vaste traktementen van het korps officieren van administratie, met *f*	3 566,00
Art. 32. Vaste traktementen van het korps officieren van den geneeskundigen dienst, met . . .	617,66^{5}

Art. 33. Vaste traktementen van het personeel van den marine-stoomvaartdienst, met	108 979,00	
Art. 36. Kosten van werving, met	13 000,00	
Art. 38. Kosten van opleiding van adelborsten, met	16 747,78^{5}	
Art. 39. Kosten van opleiding van adspirant-administrateurs, met	589,92	
Art. 40. Kosten van opleiding van leerlingen-machinist, met . .	4 138,45^{5}	
Art. 46. Kosten van de marinebakkerij, met	6 921,95	
Art. 47. Kosten van het personeel bij de hospitalen, met . .	17 072,67	
Art. 48. Kosten van gebouwen, ten dienste van de verpleging van zieken, met	5 220,00	
Totaal *meer* . . .		176 853,44^{5}
Blijft *minder* . . .		*f* 23 483,56

Art. 35. Bij de behandeling van het ontwerp van wet tot definitieve vaststelling van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1903 heeft ondergeteekende de redenen ontvouwd, die hem genoopt hebben in overleg met zijn ambtgenoot van Koloniën de getalsterkte van het auxiliair eskader in Oost-Indië gedurende het jaar 1903 tijdelijk op 5 in plaats van op 6 schepen te blijven houden.

Waar de onvoldoende sterkte van het materieel der zeemacht in verband met den langeren duur der stationneering van Hr. Ms. „de Ruyter" in de West-Indische wateren, tot het nemen van dezen maatregel dwong, werd door ondergeteekende bovendien reeds gewezen op het ongewenschte om, ook nadat dit schip in den aanvang van 1904 weder beschikbaar zal zijn, reeds aanstonds tot aanvulling van het tekort bij de scheepsmacht in Oost-Indië over te gaan, op grond dat de bemanning van dit schip na een verblijf van ruim één jaar in de tropen niet dadelijk naar Oost-Indië kan worden uitgezonden. Voornamelijk op het gebrek aan machinekamer-personeel werd door ondergeteekende gewezen als reden waarom, ook bij het beschikbaar komen van meer materieel, niet voorzien kan worden in het voltallig houden van de voor 6 schepen benoodigde bemanning in Oost-Indië.

Niettegenstaande de „Hertog Hendrik", na gereedheid, in het voorjaar van 1904 aan de vloot zal worden toegevoegd, ziet ondergeteekende zich daarom genoodzaakt in het vaarplan voor dit jaar, zooals uit bijlage D moge blijken, op eene sterkte van 5 schepen te blijven rekenen.

Doordrongen van de groote wenschelijkheid om dien toestand niet langer dan hoogst noodig te bestendigen, wenscht ondergeteekende hier echter aan toe te voegen, dat hij niet zal nalaten het noodige te verrichten om nog in 1904 het ontbrekende schip naar Oost-Indië te kunnen zenden, indien de door hem reeds in 1903 getroffen en de thans voorgestelde maatregelen om in de aanvulling van het machinekamer-personeel te voorzien met zoodanigen uitslag bekroond worden, dat voldoend personeel beschikbaar komt om het auxiliair eskader in Oost-Indië blijvend op sterkte te houden.

Met verwijzing voorts naar bijlage D van den uitgewerkten en toelichtenden staat wordt er de aandacht op gevestigd, dat het in het voornemen van ondergeteekende ligt om, zooals hij reeds bij de behandeling van de begrooting voor het dienstjaar 1903 in de beide Kamers der Staten-Generaal in uitzicht stelde, de „Kortenaer" voor West-Indië te bestemmen.

Als gevolg van dit vaarplan zal wel in den dienst in genoemde kolonie op goedkoopere wijze worden voorzien dan thans nog, nu de „de Ruyter" aldaar is gestationneerd, het geval is, maar de kosten van het personeel van de in Nederlandsch-Indië aanwezige scheepsmacht, welke ingevolge art. 5, sub *a*, *d* en *e*, van het Koninklijk besluit van 27 Juli 1896 n°. 21 („Staatsblad" n°. 141) uit het 1ste hoofdstuk der begrooting van Nederlandsch-Indië aan het Departement van Marine worden gerestitueerd, zullen verminderd blijven met de kosten van een pantserschip gedurende een jaar; m. a. w. de restitutie-post zal kleiner zijn.

Art. 88*a*. Het komt den ondergeteekende wenschelijk en noodig voor om de traktementen der leeraren bij het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord te herzien. Aanleiding daartoe vindt hij in de omstandigheid, dat, nu het meerendeel dier leeraren de bevoegdheid heeft tot het geven van middelbaar onderwijs, meer rekening moet gehouden worden met de bezoldiging der leeraren aan hoogere burgerscholen, ten einde de leeraren voor het Instituut te kunnen behouden. De noodzakelijkheid daarvan is weder gebleken bij de oproeping van sollicitanten naar de betrekking van leeraar in de wis- en werktuigkunde bij het Instituut, waarvoor zich slechts weinige candidaten aanmeldden.

In de tegenwoordige omstandigheden komt het den ondergeteekende ook niet rationeel voor, om voor twee leeraren in de wis- en natuurkunde andere maxima- en minima-traktementen te stellen dan voor de anderen, terwijl hij tevens de gelegenheid zou wenschen aan te grijpen om, gelijk voor meerdere leeraren bij het middelbaar onderwijs bestaat, uitzicht te openen op periodieke traktementsverhoogingen. De minimum-traktementen voor de leeraren in wis-, natuur- en werktuigkunde zoomede in scheí- en analytische meetkunde, zouden dan op f 2500 kunnen worden vastgesteld, na iedere 5 jaren dienst te verhoogen resp.

met f 300, f 200 en f 200, tot een maximum van f 3200 zal zijn bereikt, terwijl de minimum-traktementen voor de leeraren in de talen en de geschiedenis op f 2300 en voor den leeraar in het teekenen op f 1500 zouden kunnen worden bepaald, met een maximum, resp. van f 3000 en f 2200 na 15 dienstjaren, te verkrijgen door periodieke 5-jaarlijksche traktementsverhoogingen, als voren aangeduid. Als dienstjaren zou ondergeteekende, in navolging van de regelen, welke bij het middelbaar onderwijs gelden, wenschen te doen mederekenen den tijd, door de leeraren bij andere Rijks- of bij gemeentelijke inrichtingen van onderwijs doorgebracht.

De geldelijke gevolgen, welke uit een en ander voortvloeien, zullen niet groot zijn, vermits in eene vacature van een leeraar in de wis- en werktuigkunde niet zal worden voorzien. De lessen in deze vakken, welke sedert geruimen tijd aan twee andere leeraren waren opgedragen, tegen vergoeding van eene toelage van f 400 's jaars voor ieder, zullen door deze kunnen blijven gegeven worden. De ondergeteekende acht het evenwel wenschelijk, om de toelage om te zetten in traktementsverhooging, waardoor een der leeraren persoonlijk een maximum-bezoldiging van f 3400 zal ontvangen.

Met betrekking tot de aan deze regeling verbonden uitgaven, diene voorts, dat de totale maximum-bezoldiging volgens de thans van kracht zijnde regeling bedraagt f 24 600, en de totale minimum-bezoldiging f 17 300, terwijl deze cijfers bij goedkeuring dezer voorstellen respectievelijk f 24 000 en f 18 400 zullen zijn, derhalve als maximum f 600 minder en als minimum f 1100 meer. Zoolang de hoogerbedoelde leeraar een bezoldiging van f 3400 ontvangt, zullen de maximum-uitgaven beloopen f 24 200 of nog f 400 minder dan bij de tegenwoordige regeling mogelijk is.

Overeenkomst met de commissie van oppertoezicht en beheer van de kweekschool voor Zeevaart te Leiden.

Art. 41. Den 31sten December 1903 loopt de in 1884 met de commissie van oppertoezicht en beheer van de kweekschool voor zeevaart te Leiden gesloten overeenkomst ten einde.

De commissie heeft in 1902 uit eigen beweging te kennen gegeven, dat de in 1878 overeengekomen subsidie van f 10 000 's jaars kon teruggebracht worden tot f 6000 's jaars, en zich bereid verklaard de bestaande overeenkomst te zijner tijd onder beding van deze subsidie te vernieuwen.

Ondergeteekende heeft dit aanbod gaarne aangenomen, omdat bij de tegenwoordige organisatie van het personeel, de kweekschool een onmisbaar onderdeel van de eerste opleiding der schepelingen vormt en de belangelooze arbeid der subcommissiën ten aanzien van de werving niet van Regeeringswege verricht zoude kunnen worden. Hij heeft alleen gemeend aan voornoemde commissie te moeten voorstellen de overeenkomst voor niet langer dan 12 jaren aan te gaan, waarmede zij gereedelijk instemt.

Een afschrift van de overeenkomst wordt als bijlage van deze Memorie aangeboden.

Aangaande de verrichtingen van de schepen en vaartuigen van oorlog kan, in aansluiting aan hetgeen daaromtrent in de Memorie van Toelichting der vorige begrooting werd gemeld, het navolgende worden medegedeeld.

Hr. Ms. pantserdekschip „Holland" keerde den 28sten Juni 1902 van den oefeningstocht met de adelborsten der 2de klasse, 1ste afdeeling, van het Koninklijk Instituut voor de Marine te Nieuwediep terug en vertrok van daar weder voor een nieuwen kruistocht op den 3den Juli d. a. v. Vertoefd werd te Christiania van 10 tot 23 Juli, te Stockholm van 4 tot 13 Augustus en te Kopenhagen van 23 Augustus tot 2 September; den 12den September kwam de „Holland" weder de haven van Nieuwediep binnen. Den 9den October aanvaardde genoemde bodem eene reis naar de West-Indische wateren, ter handhaving en bescherming van de Nederlandsche rechten en belangen in die wateren.

Na van 14 tot 16 October te Ponta-Delgada te hebben vertoefd, kwam de „Holland" den 20sten October te Willemstad aan, alwaar dit schip verbleef tot 14 Februari 1903. Via St. Lucia en Ponta-Delgada werd de terugreis aanvaard en den 6den Maart Willemsoord bereikt, waar het schip gereed wordt gemaakt voor uitzending naar Oost-Indië.

Hr. Ms. pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" vertrok den 1sten Januari 1903 uit Oost-Indië en viel, na Colombo, Aden, Port-Said en Algiers te hebben aangedaan, den 19den Februari d. a. v. te Nieuwediep binnen. Den 2den Mei vertrok deze bodem weder naar zee voor een oefeningstocht met de adelborsten der oudste afdeeling van het Koninklijk Instituut voor de Marine.

Op dezen tocht werden bezocht Lissabon, alwaar van 12 tot 21 Mei, en Funchal, waar van 29 Mei tot 11 Juni werd verbleven. Den 25sten Juni kwam de „Wilhelmina" weder te Nieuwediep binnen.

Hr. Ms. pantserdekschip „Friesland" aanvaarde de terugreis uit Oost-Indië naar Nederland den 21sten Juni 1902, en viel na Colombo, Aden, Port-Said en Algiers te hebben aangedaan, den 16den Augustus te Nieuwediep binnen. Den 28sten van die maand werd deze bodem aldaar uit dienst gesteld.

Hr. Ms. pantserdekschepen „Gelderland", „Noordbrabant" en „Zeeland" bleven tot nog toe deel uitmaken van het auxiliair eskader, evenals Hr. Ms. pantserdekschip „Utrecht", welke bodem den 20sten Juni 1902 in Oost-Indië aankwam.

Hr. Ms. pantserschip „Piet Hein" vertrok den 8sten Januari 1903 uit Oost-Indië en viel, na achtereenvolgens Colombo, Aden, Port-Said en Algiers te hebben aangedaan, den 27sten Februari te Nieuwediep binnen. Den 14den Maart d. a. v. werd deze bodem aldaar uit dienst gesteld.

Hr. Ms. pantserschip „Koningin-Regentes" verliet den 7den

Augustus 1902 Curaçao en keerde via St. Lucia en Ponta Delgada den 30sten van die maand te Nieuwediep terug. Den 15den November d. a. v. vertrok deze bodem weder van die plaats, met bestemming naar Oost-Indië, om te worden toegevoegd aan het auxiliair eskader. Aangedaan werden Algiers, Perim en Colombo en den 2den Januari 1903 werd de aangewezen bestemming bereikt.

Hr. Ms. pantserschip „de Ruyter" werd den 29sten October 1902 in dienst gesteld en vertrok den 18den December van Willemsoord naar zee, met bestemming naar de West-Indische wateren ter handhaving en bescherming van de Nederlandsche rechten en belangen in die wateren. Via Ponta Delgada kwam de „de Ruyter" den 4den Januari 1903 te Curaçao aan. Van 6 tot 23 April werd de vlag vertoond en ter bescherming van het consulaat een gewapend detachement gedebarqueerd te San Domingo in verband met den aldaar uitgebroken opstand. Paramaribo werd bezocht van 1 tot 12 Mei. Den 15den Mei kwam de „de Ruyter" weder te Curaçao terug, van waar dit schip den 17den Juni vertrok naar Bermuda, aldaar vertoefde van 22 tot 25 Juni en den 28sten Juni aankwam te Newport-News, om aldaar te dokken.

Hr. Ms. korvet „Sommelsdijk" werd den 20sten November 1902 in dienst gesteld, voor uitoefening van politietoezicht op de visscherij in de Noordzee, en werd den 13den Mei 1903 weder uit dienst gesteld.

Hr. Ms. schoener „Suriname" bleef den dienst uitoefenen van stationsschip in West-Indië en vertrok den 22sten Juni naar St. Thomas voor orders.

Hr. Ms. schoener „Argus" werd den 1sten November 1902 uit dienst gesteld en kwam den 11den April 1903 weder in dienst voor uitoefening van politietoezicht op de visscherij in de Noordzee.

Hr. Ms. schoener „Dolfijn" bleef gedurende den winter met bedoeld toezicht belast en werd den 23sten Mei 1903 uit dienst gesteld om vóór den volgenden winter noodzakelijke herstellingen te ondergaan.

Hr. Ms. schoener „Zeehond" werd den 18den November 1902 uit dienst gesteld om noodzakelijke herstellingen te ondergaan en kwam den 16den Mei 1903 weder in dienst voor uitoefening van politietoezicht op de visscherij.

Hr. Ms. pantserschip „Evertsen" en Hr. Ms. monitors „Cerberus" en „Reinier Claeszen" bleven gedurende den winter in dienst en werden daarop weder aangewezen voor de herhalingsoefeningen van de zeemiliciens der lichting 1901 en voorts voor de oefeningen van de zeemiliciens der lichting 1903 en het verder personeel der zeemacht, evenals Hr. Ms. pantserschip „Kortenaer", welke bodem den 8sten April 1903 werd in dienst gesteld.

Hr. Ms. monitor „Bloedhond" en Hr. Ms. pantserschip „Schorpioen" werden respectievelijk den 18den November 1902 en den 14den Februari 1903 uit dienst gesteld.

Hr. Ms. kanonneerbooten „Dufa" en „Bulgia" keerden respectievelijk den 22sten en den 31sten October 1902 weder tot den dienst als stationsschip te Rotterdam en te Vlissingen terug en werden in 1903 weder aangewezen voor de herhalingsoefeningen der zeemiliciens en verder voor de zomeroefeningen.

Hr. Ms. logementschip voor zeemiliciens „Neptunus" werd den 26sten Februari 1903 in dienst gesteld. Aan dezen bodem werd toegevoegd Hr. Ms. kanonneerboot „Balder", die daartoe den 2den April 1903 werd in dienst gesteld.

Hr. Ms. kanonneerboot „Ulfr" werd den 1sten November 1902 uit dienst gesteld, kwam den 31sten Januari weder in dienst, ter versterking van de scheepsmacht in de directie der marine te Amsterdam in verband met de aldaar ontstane werkstakingen en werd den 2den April 1903 uit dienst gesteld.

Voor laatstgemeld doel kwamen op 31 Januari 1903 eveneens in dienst Hr. Ms. kanonneerbooten „Braga" en „Bever", die respectievelijk op 31 Maart en 1 April d. a. v. werden uit dienst gesteld, terwijl daarvoor alsmede gedurende eenigen tijd waren aangewezen Hr. Ms. riviervaartuigen „Merva" en „Isala" en verschillende andere van de hierboven genoemde grootere en kleinere schepen, waarvan sommige ook op andere plaatsen dan Amsterdam diensten verrichtten, verband houdende met de handhaving der orde in den tijd der werkstakingen.

Hr. Ms. kanonneerboot „Wodan" werd den 31sten Maart 1903 in dienst gesteld voor de herhalingsoefeningen der zeemiliciens van de lichting 1901 en bleef verder voor de zomeroefeningen in dienst.

Hr. Ms. opnemingsvaartuigen voor de militaire hydrographie „Geep" en „Raaf" werden den 16den October 1902 uit- en den 1sten April 1903 in dienst gesteld.

Hr. Ms. kanonneerboot „Hefring" werd den 12den November 1902 uit dienst gesteld en kwam den 1sten April weder in dienst, om te worden toegevoegd aan Hr. Ms. artillerie-instructieschip „Bellona".

Hr. Ms. „Marnix", „Vulkaan", „Amstel", „Bellona", „Gier" en „Havik" behielden steeds haar zelfde bestemming.

Hr. Ms. kanonneerboot „Sperwer" werd den 1sten October 1902 uit dienst gesteld.

Hr. Ms. kanonneerboot „Das" werd den 8sten Augustus 1902 uit dienst gesteld en kwam den 1sten Mei 1903 weder in dienst voor de practische oefeningen van de oudste afdeeling leerlingen-machinist van de opleiding te Hellevoetsluis.

Hr. Ms. instructieschepen „Urania" en „Ever" werden den 1sten Augustus 1902 uit dienst gesteld en kwamen respectievelijk den 26sten Mei en den 9den Juni 1903 weder in dienst voor oefening van de adelborsten der jongste drie afdeelingen van het Koninklijk Instituut voor de Marine.

Hr. Ms. instructieschip „Admiraal van Wassenaer", Hr. Ms. logementschip „Buffel" en de daaraan toegevoegde instructie-

schepen „Pollux" en „Castor" bleven steeds dienst doen voor de opleiding van jongens tot matroos.

Hr. Ms. instructieschip „Nautilus" vertoefde op den zomerkruistocht in 1902 van 15 tot 26 Juli te Las Palmas en kwam den 21sten Augustus te Hellevoetsluis terug. De winterkruistocht ving aan den 21sten October. Op dien tocht werd een bezoek gebracht aan Santa-Cruz van 14 tot 27 November en aan Las Palmas van 13 December tot 3 Januari en van 14 tot 24 Januari. Den 15den Februari viel de „Nautilus" weder te Hellevoetsluis binnen en vertrok den 22sten April naar zee voor den zomerkruistocht. Vertoefd werd te Funchal van 16 tot 23 Mei en te Las Palmas van 3 tot 10 Juni en den 25sten Juni te Teneriffe geankerd.

Hr. Ms. Wachtschepen „Adolf Hertog van Nassau", „Prins Maurits" en „van Galen" bleven steeds aangewezen voor denzelfden dienst, respectievelijk te Willemsoord, Amsterdam en Hellevoetsluis.

Hr. Ms. torpedobooten „Python" en „Minotaurus", bestemd voor de Indische Militaire Marine, werden den 16den Mei 1903 in dienst gesteld. De zusterboot „Sphinx" wordt gereed gemaakt voor indienststelling op 1 Juli 1903.

In het jaar 1902 werden bij de zeemacht aangenomen 512 schepelingen, waaronder 332 lichtmatrozen en jongens, 20 torpedomakers en 112 stokers.

In het eerste halfjaar van 1903 werden aangenomen 193 man, waaronder 60 stokers.

De sterkte van het ondergeschikte personeel der zeemacht (de zeemilitie, het korps mariniers en de marine-reserve niet medegerekend) vermeerderde in 1902 met 63 koppen.

In 1903 werden opengesteld 32 plaatsen als adelborst voor den zeedienst, 5 bij de opleiding van adspirant-administrateurs en 30 bij die van leerlingen-machinist.

Ten aanzien van de zeemilitie kan het navolgende worden medegedeeld.

Van de 510 man, die blijkens de in de Memorie van Toelichting der vorige begrooting gedane opgave bij de zeemilitie van de lichting 1902 zijn ingelijfd en van wie er 5 slechts *nominaal* werden ingedeeld, als hebbende vóór de inlijving overeenkomstig art. 9 der Militiewet 1901 eene vrijwillige verbintenis aangegaan bij de marine-reserve, zijn:

Overgegaan met een vaste verbintenis bij de zeemacht of bij de marine-reserve	10
Als voren, bij de koloniale troepen	1
Ontheven van den werkelijken dienst . . . , . . .	3
Overleden	2

Ontslagen wegens lichaamsgebreken 11

(Vijf dezer ontslagenen werden ingevolge art. 101 der Militiewet 1901 door andere lotelingen vervangen.)

Voorts werd een buitenlandsch verlof verleend aan . . 9

Voor zoover de opgaven van de Commissarissen der Koningin zijn ingekomen, werd aan 104 zeemiliciens, die met groot verlof huiswaarts keerden, vergunning verleend tot uitoefening van de buitenlandsche zeevaart en de zeevisscherij.

Voor de lichting van het jaar 1903 hebben zich, na aftrek van hen, die buiten oproeping bleven, en van hen, die niet een der beroepen uitoefenden, bedoeld in art. 137 der Militiewet 1901, 1022 personen voor de zeemilitie aangemeld, afkomstig uit:

Noordbrabant	41
Gelderland	58
Zuidholland	336
Noordholland	231
Zeeland	62
Utrecht	30
Friesland	83
Overijssel	48
Groningen	99
Drenthe	32
Limburg	2
Te zamen . .	1022

Daar echter volgens art. 1 van het Koninklijk besluit van 19 November 1902 („Staatsblad" n⁰. 198) slechts 515 lotelingen bij de zeemilitie konden worden ingelijfd, werden, overeenkomstig eene evenredige verdeeling volgens den maatstaf, aangegeven in art. 3 van dat besluit, voor den dienst ter zee bestemd uit:

Noordbrabant	21
Gelderland	25
Zuidholland	174
Noordholland	113
Zeeland	35
Utrecht	13
Friesland	44
Overijssel	23
Groningen	50
Drenthe	17
Limburg	0
Te zamen . .	515

IVde Afdeeling.

Het totaal dezer afdeeling bedraagt f 2 614 067,25 tegen f 2 516 763 toegestaan voor 1903.

Het verschil, voor elk artikel in den toelichtenden staat verklaard, is een gevolg van *hoogere* raming van:

Art. 55. Bureau- en lokaalbehoeften, enz. met	*f*	500,00
Art. 57. Bezoldiging van de ambtenaren, enz., met.		349,00
Art. 59. Aandeel in de loodsgelden, met . . .		89 020,00
Art. 61. Kosten der loods- en afhaalvaartuigen, met.		188 695,00
Art. 62. Huur van sleepbooten, enz., met . .		4 000,00
Art. 63. Aanbouw, enz. van loodsgebouwen, enz., met.		16 875,00
Art. 67. Aanbouw, enz. van gebouwen voor de betonning, met		19 375,00
Art. 70. Bozoldigingen, enz. van personeel der verlichting, enz., met		7 320,00
Art. 72. Bezoldigingen van het personeel van het hydrographisch bureau, met		800,00
Totaal *meer* . . .	*f*	326 934,00

waartegenover eene *lagere* raming van:

Art. 54. Kosten der transportvaartuigen, met	*f* 159 200,00	
Art. 64. Onderhoud, enz. van loodsgebouwen, met.	2 900,00	
Art. 65. Kosten van het algemeen betonningsmagazijn te *Enkhuizen*, met	6 118,00	
Art. 68. Kosten der Rijksbetonningsvaartuigen, met	10 000,00	
Art. 71. Kosten van het materieel der verlichting, met	50 085,00	
Art. 75. Kosten der opnemingsvaartuigen, met	1 326,75	
Totaal *minder* . . .		*f* 229 629,75
Blijft *meer* . . .		*f* 97 304,25

Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting, kustwacht en stormwaarschuwingsdienst.

In aansluiting aan het onder voormeld hoofd medegedeelde in de Memorie van Toelichting bij de oorspronkelijke marine-begrooting voor het dienstjaar 1903 (bladz. 16 en 17) moge dienen dat met den bouw van het peiling- en het bottervaartuig, zoomede met den bouw van de twee loodsvaartuigen, waarvoor de gelden werden toegestaan op het dienstjaar 1902, werd aangevangen; de gereedheid dier vaartuigen kan in den loop van

1903 worden tegemoet gezien. Ook de voor genoemd dienstjaar toegestane nieuwe werken zijn uitgevoerd of naderen hunne voltooiing.

De werkzaamheden, verbonden aan de wijzigingen in de verlichtingen te Kijkduin en Scheveningen, waarvoor de gelden werden toegestaan op art. 67 van de voorloopige Marinebegrooting voor 1904, zijn beëindigd.

Aan den nieuwen aanbouw en de nieuwe werken, voorkomende op de definitieve Marinebegrooting voor 1903, zal zoo spoedig doenlijk uitvoering worden gegeven.

Ten aanzien van de voor 1904 vereischte nieuwe werken wordt beleefd verwezen naar de artt. 63 en 71 *g* van den uitgewerkten en toelichtenden staat, met de bij die artikelen gestelde toelichtingen.

De bouw van het bij art. 61 *a* opgebrachte vierde stoomloodsvaartuig wordt voorgesteld in verband met het voornemen van den ondergeteekende, — zooals bereids werd medegedeeld in de Memorie van Antwoord (bladz. 14, 1ste en 2de lid onder het hoofd IVde afdeeling) op het Voorloopig Verslag, betrekking hebbende tot de definitieve vaststelling der Marinebegrooting voor 1903 —, om in den aanvang van het jaar 1905 uitvoering te geven aan de uitbreiding van den stoomloodsdienst vóór den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg, en daarvoor aan te wijzen 3 stoomloodsvaartuigen.

Twee van de reeds in dienst zijnde stoomloodsvaartuigen, welke nevens het nieuwe vaartuig voor den dienst vóór voormelden Waterweg zullen worden aangewezen, zullen daartoe in verband met de noodzakelijkheid om een grooter aantal loodsen logies te verschaffen, eenige wijzigingen dienen te ondergaan, waarvoor de gelden op art. 61*b* zijn uitgetrokken.

In afwachting van het uitbrengen van rapport door de door ondergeteekende ingestelde Commissie in zake de verbetering van de kustverlichting, zijn op de begrooting voor 1904 geen gelden voor wijzigingen in de verlichting opgebracht. De ondergeteekende stelt zich voor, te zijner tijd na overweging van het door de Commissie uit te brengen rapport en onder overlegging van een werkplan, de vereischte gelden, zoo mogelijk nog bij suppletoir wetsontwerp, aan de Staten-Generaal aan te vragen.

Met betrekking tot de onder art. 70, *a*, I der begrooting voor 1904 aangevraagde gelden tot invoering eener regeling, beoogende om aan de lichtwachters bij 's Rijks kustverlichting, instede van één traktementsverhooging ad f 50 na tien dienstjaren, toe te kennen twee verhoogingen, elk van f 50, namelijk één na 5- en één na 10 dienstjaren, moge het volgende dienen.

Werd door den Minister van Marine jhr. J. A. Röell bij de Marinebegrooting voor het dienstjaar 1901, beleefde referte aan het voorkomende op bladz. 19 der Memorie van Toelichting tot die begrooting (regel 23 van boven en volgende), ter verbetering van de financieele positie van de 3de en 2de lichtwachters aan boord der lichtschepen, voorgesteld aan hen gedurende

hunne eerste tien dienstjaren, twee vijfjaarlijksche verhoogingen van bezoldiging toe te kennen, welke verbetering, blijkens het Voorloopig Verslag over die begrooting (bladz. 19, ad art. 66) de instemming verwierf, de ondergeteekende vermeent dat dezelfde reden, die voor de verbetering van de financieele positie van de 3de en 2de lichtwachters gold — namelijk om de wachters binnen een niet al te lang genomen tijdvak eene tegemoetkoming te verzekeren in de grootere financieele lasten, waarmede gewoonlijk een jong gezin in de eerste jaren bezwaard wordt, — ook in alle opzichten van toepassing is voor de lichtwachters aan wal, die thans één verhooging van f 50 na tien dienstjaren ontvangen.

De ondergeteekende vertrouwt dat ook de voorgestelde verbetering van de financieele positie van de lichtwachters aan wal de goedkeuring van de Staten-Generaal zal mogen erlangen.

Hydrographie.

In verband met het jaarlijks in zeer belangrijke mate toenemen van het debiet der Nederlandsch-Indische kaarten is het noodzakelijk gebleken om het gedeelte van den restitutie-post uit het Iste Hoofdstuk der begrooting van Nederlandsch-Indië, waarmede art. 73 ontlast wordt wegens uitgaven ten behoeve van het materieel van het Indisch hyprographisch bureau, f 1500 hooger te ramen en dus op f 14 160 te brengen.

Het zeer zeker gunstig verschijnsel van bovengenoemde voortdurende debietvermeerdering der Indische kaarten gedurende de laatste jaren, wordt niet alleen veroorzaakt door het elk jaar in het licht verschijnen van nieuwe kaarten, waardoor het aantal gravures steeds vermeerdert, doch ook door de grootere navraag naar de bestaande kaarten, welke omstandigheid ten duidelijkste blijkt uit de toeneming van de kosten voor het drukken van kaarten en tevens uit de vermeerdering van de verstrekkingen, die vanwege de afdeeling Hydrographie kosteloos aan het hoofddepot der kaarten te Batavia en aan den depothouder hier te lande geschieden. De volgende cijfers mogen tot staving van het boven aangevoerde dienen.

In 1900	bedroegen	de drukkosten	f 3298,93	voor 5930	kaarten,
in 1901	„	„	„ 3721,60	„ 6580	„
in 1902	„	„	„ 4378,74	„ 8910	„

terwijl o. a. naar het hoofddepot te Batavia gezonden werden:

in 1900	4075 kaarten,	vereischende	f 2377,50	voor	drukkosten,
in 1901	5983 „	„	f 3115,20	„	„
in 1902	6400 „	„	f 3710,50	„	„

Wanneer verder in aanmerking wordt genomen, dat tengevolge van de vermeerderde ontvangst van hydrographische gegevens uit Indië, het aantal der uit te geven nieuwe kaarten ook voortdurend grooter wordt, waarbij zich nog de omstandig-

heid voegt, dat de reeds uitgegeven en nog in bewerking zijnde deelen van den Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel steeds nieuwe kosten zullen meebrengen, zoo moet ook steeds meer geld beschikbaar zijn voor de reproductiekosten van bestaande kaarten, benevens voor het bewerken van gidsen.

Aangezien thans in verband met het tot nu toe voor materieel beschikbaar gesteld bedrag geen hooger eischen aan de afdeeling Hydrographie kunnen worden gesteld, zal bij doorgaand toenemend debiet, dus bij hooger drukkosten, de reproductie van kaarten buiten twijfel geschaad worden. Wil dus de afdeeling Hydrographie behoorlijk aan alle eischen blijven voldoen, dan is het zooals boven gezegd is, noodzakelijk den post, die tot nu voor het materieel van het Indisch gedeelte der afdeeling werd toegestaan, met f 1500 te verhoogen.

Hierdoor bedraagt de restitutie ter zake der Indische hydrographie uit de Indische begrooting voor 1904 in haar geheel f 24 620, welke verdeeld is over de artt. 2, 3, 72 en 73, die respectievelijk ontlast worden met een bedrag van f 760, f 800, f 8900 en f 14 160.

Sedert 1 Juli 1902 verscheen een belangrijk verbeterde uitgave van der kaart n⁰. 207 „Monden van de Eems" en eene nieuwe uitgave der kaart n⁰. 213 „Eierlandsche gronden", waarop de in 1902 verrichte opneming dier gronden is aangebracht. Tevens werd het geheel ophalen en nazien der gravure van kaart n⁰. 214 „De Schelde van Vlissingen tot Antwerpen" ter hand genomen en beëindigd. Ook verscheen de nieuwe West-Indische kaart n⁰. 211 „Plannen en ankerplaatsen op Aruba, Bonaire en Klein-Curaçao".

Verder werden de gravures der nieuwe Nederlandsche kaart n⁰. 202 „Zeegaten aan den Hoek van Holland en van Goeree" en der nieuwe West-Indische kaart n⁰. 210 „St. Martijn, Saba, St. Eustatius en omliggende eilanden" vervolgd en bovendien een aanvang gemaakt met het graveeren der nieuwe opneming van het Friesche zeegat.

Behalve bovenstaande werkzaamheden werden de verschillende gravures bijgewerkt door het aanbrengen van 6 groote en 217 kleine correcties.

Het bedrag, dat als bate in 's Rijks schatkist werd gestort voor verkoop van Nederlandsche en West-Indische kaarten en beschrijvingen gedurende 1902 bedroeg f 1045.

Eene nieuwe lichtenlijst van Nederland en Koloniën zag het licht, benevens een nieuw boekwerk „Tafelen benoodigd bij het hydrographisch opnemen" en nieuwe drukken van Deel I „Zeegat van Vlissingen en Schelde", Deel II „Brouwershaven, Veere en Zierikzee" en Deel V „Terschelling, Ameland en Zuiderzee" van de beschrijvingen der Nederlandsche zeegaten.

Dit jaar zullen partiëele opnemingen plaats hebben in de Zuiderzee en hare toegangen, die in het Friesche zeegat zullen vervolgd worden, om daarna het zeegat van Ameland op te nemen.

Vde Afdeeling.

Het totaal dezer afdeeling bedraagt f 2 340 860,50 tegen f 2 235 256,50 voor 1903 toegestaan.

Het verschil voor elk artikel, in den toelichtenden staat verklaard, is een gevolg van *hoogere* raming van:

Art. 76. Pensioenen en onderstanden, met	f	104 481,00
Art. 82. Kosten van medailles, enz., met	f	2 000,00
Art. 83. Gratificatiën, met	f	400,00
Totaal *meer*	f	106 881,00

waartegenover eene *lagere* raming van:

Art. 79. Wachtgelden van gewezen burgerlijke ambtenaren, met	f	1 200,00		
Art. 81. Toelagen, ingevolge art. 4 der wet van 9 Mei 1890 („Staatsblad" nº. 80), met	f	77,00		
Totaal *minder*			f	1 277,00
Blijft *meer*			f	105 604,00

VIde Afdeeling.

Deze afdeeling is voor 1904 geraamd op f 60 000,00, hetzelfde bedrag als voor 1903 werd toegestaan.

De Minister van Marine,
Ellis.

Bijlage B1 van de Memorie van Toelichting.

STAAT VAN TOEKOMSTIGE TRAKTEMENTEN VAN DE OFFICIEREN-MACHINIST EN HET MACHINISTENPERSONEEL.

BETREKKINGEN.	Geschatte leeftijdsgrenzen.	Vast traktement 's jaars.	Zeetraktement 's jaars.	Verhoogd zeetraktement 's maands tusschen de keerkringen.	Tafel 's ma In Nederland.
Inspecteur van den marine-stoomvaartd.	Onbepaald —41 jaar				
met den rang van kapitein ter zee . .		f 2 800	f 2 200		
Idem aan wal met vrije woning			1 700		
Idem met den rang van kapt.-luit. ter zee		2 100	2 000	f 275	f 25
Idem aan wal met vrije woning			1 600		
Officier-machinist der 1ste klasse:	. . . —41 jaar				
het eerste 10-tal a.		1 500		225	25
de overige 15 b.		1 300		200	
aan boord a.			1 600		
aan boord b.			1 400		
aan wal zonder vrije woning a.			1 600		
aan wal zonder vrije woning b.			1 400		
aan wal met vrije woning a.			1 300		
aan wal met vrije woning b.			1 100		
Officier-machinist der 2de klasse:	. . . —33 jaar				
het eerste 20-tal a.		1 200		150	25
de overigen 30 b.		1 100			
aan boord, hoofd machinekamer a. .			1 200		
aan boord, hoofd machinekamer b. .			1 000		
aan boord, ondergeschikt a. .			1 000		
aan boord, ondergeschikt b. .			900		
aan wal zonder vrije woning, hoofd eener werkplaats a.			1 200		
aan wal zonder vrije woning, hoofd eener werkplaats b.			1 000		
aan wal zonder vrije woning, ondergeschikt daarbij werkzaam a.			1 000		
aan wal zonder vrije woning, ondergeschikt daarbij werkzaam b.			900		
aan wal met vrije woning, hoofd eener werkplaats a. .			1 000		
aan wal met vrije woning, hoofd eener werkplaats b. .			800		
aan wal met vrije woning, ondergeschikt daarbij werkzaam a. .			800		
aan wal met vrije woning, ondergeschikt daarbij werkzaam b. .			700		

Bijzondere bepalingen.

a. Een officier-machinist, geplaatst bij de opleiding van adspirant-machinisten als officier-instr mits bij ministerieele beschikking belast met het geven van onderwijs in eenig wetenschappel geniet eene toelage van f 300 's jaars, wanneer hij den rang heeft van luitenant ter zee der 1ste kl van f 200 's jaars, wanneer hij den rang heeft van luitenant ter zee der 2de klasse.

b. Aan officieren-machinist, die, gedurende den overtocht, het bevel voeren over een detachement, boven hunne zeetraktementen, toegekend eene toelage van f 100 per reis naar en van Oost-Indië f 50 per reis naar en van West-Indië en aan hen, die, gedurende den overtocht, belast zijn met anderen dienst, als het medegeleide van een detachement enz., eene toelage van f 50 per reis naar Oost- of West-Indië.

c. Officieren-machinist, die op eene nader te bepalen wijze het bewijs leveren van meer uitg kennis in eenig wetenschappelijk vak, genieten eene toelage van f 200 's jaars, onder aanteekening toelagen vermeld onder a en c nimmer tegelijk worden genoten.

BETREKKINGEN.	Geschatte leeftijdsgrenzen.	Vast traktement 's jaars.	Zeetraktement 's jaars.	Verhoogd zeetraktement 's maands tusschen de keerkringen.	Tafeltoelage 's maands.	
					In Nederland.	Buiten de zeegaten van het Rijk in Europa.
Hoofdmachinist:	33-29 jaar.					
het eerste 25tal *a* . . . . / de overige 35 *b*		f 1 000		f 100	f 15	f 25
hoofd eener machinekamer *a*			f 900			
hoofd eener machinekamer *b*			700			
ondergeschikt aan boord dienende *a* .			700			
ondergeschikt aan boord dienende *b* .			500			
Na 8 jaren dienst in dien rang en uitzicht op bevordering verloren hebbend mits boven de sterkte gevoerd			1 200			
aan wal zonder vrije woning, hoofd eener werkplaats *a*			900			
aan wal zonder vrije woning, hoofd eener werkplaats *b*			700			
aan wal zonder vrije woning, ondergeschikt daarbij werkzaam *a*			700			
aan wal zonder vrije woning, ondergeschikt daarbij werkzaam *b*			500			
aan wal met vrije woning, hoofd eener werkplaats *a* .			750			
aan wal met vrije woning, hoofd eener werkplaats *b* .			550			
aan wal met vrije woning, ondergeschikt daarbij werkzaam *a* .			550			
aan wal met vrije woning, ondergeschikt daarbij werkzaam *b* .			350			
Machinist:	29-21 jaar.					
het eerste 60tal *a*		800		75	15	25
de overige 80 *b*		600				
hoofd eener machinekamer *a*			600			
hoofd eener machinekamer *b*			500			
ondergeschikt aan boord dienende *a* .			400			
ondergeschikt aan boord dienende *b* .			300			
aan wal zonder vrije woning, ondergeschikt bij een werkplaats *a* .			400			
aan wal zonder vrije woning, ondergeschikt bij een werkplaats *b* .			300			
aan wal met vrije woning, ondergeschikt bij een werkplaats *a* . .			300			
aan wal met vrije woning, ondergeschikt bij een werkplaats *b* . .			200			
Adjunct-machinist	21-19 jaar.	300	200	50	10	17,50

Bijzondere bepalingen.

a. Een hoofdmachinist geplaatst als instructeur bij de opleiding van adspirant-machinisten, geniet eene toelage van f 150 's jaars, een machinist geniet in dat geval eene toelage van f 100 's jaars.

b. Een hoofdmachinist, geplaatst als hoofd van de machinekamer aan boord van een bodem, waar volgens de bemanningslijst een officier-machinist behoort geplaatst te zijn, wordt in het genot gesteld van het minimum zeetraktement van een officier-machinist der 2e klasse, hoofd eener machinekamer. Bij de beschikking zijne plaatsing betreffende bepaald zijnde, dat hij zal deelnemen aan de tafel der officieren, geniet hij de tafeltoelage of tusschen de keerkringen het verhoogde zeetraktement aan dien rang verbonden.

c. Adjunct-machinisten, verplicht tot deelnemen aan de tafel der machinisten, genieten eene tafeltoelage als voor dien rang bepaald is en tusschen de keerkringen het verhoogde zeetraktement van dien rang.

Bijlage B II *van de Memorie van Toelichting.*

OVERZICHT DER TOEKOMSTIGE REGELING VAN HET PERSONEEL VAN DEN MARINE-STOOMVAARTDIENST.

Het personeel van den Marine-stoomvaardienst bestaat uit:

2 Inspecteurs van den Marine-stoomvaartdienst met den rang van kapitein ter zee of kapitein-luitenant ter zee.

25 Officieren-machinist der 1ste klasse met den rang van luitenant ter zee der 1ste klasse.

50 Officieren-machinist der 2de klasse met den rang van luitenant ter zee der 2de klasse.

Jaarlijks te regelen naar de behoefte, met behoud van de totale sterkte van 240.	60 Hoofdmachinisten. 140 Machinisten, 40 Adjunct-machinisten.

De hoofd- en verdere machinisten volgen in rang na de buitengewone adelborsten der Koninklijke Nederlandsche Marine-Reserve.

Opmerking. Het waarschijnlijke verloop in aanmerking nemende, afgeleid uit het verloop in andere korpsen bij de Zeemacht, zal de tijd door te brengen in de verschillende rangen, te beginnen met den laagsten rang (adjunct-machinist), respectievelijk bedragen: 2, 8 en 4 jaar, terwijl alsdan voor de hoogste twee rangen tot den 50jarigen leeftijd 9 jaren beschikbaar zijn.

en verder uit:

Stokers-majoor.
Sergeant-stokers.
Korporaal-stokers der 1ste klasse.
Korporaal-stokers der 2de klasse.

Stokers-olieman Stokers der 1ste klasse	met den stand van matroos der 1ste klasse.

Stokers der 2de klasse, met den stand van matroos der 2de kl.
Hulpstokers met den stand van matroos der 3de klasse.
Leerlingen-stokers (zoo noodig).

en uit:

Korporaal-stokers Stokers der 1ste klasse	uitsluitend bestemd voor den binnenlandschen dienst.

De sterkte beneden den officiersrang wordt jaarlijks geregeld door den Minister.

Opmerking. Als algemeene grondslag der verdere regeling wordt het rapport der stokerscommissie aangenomen.

De bevordering, aanneming, ontslag en pensionneering zullen geschieden op den voet, als voor de andere korpsen der zeemacht is voorgeschreven; de bevordering in de onderofficiersrangen bij Ministerieele beschikking en in de lagere rangen bij beschikking van den vlootvoogd.

Voor de bevordering in de verschillende rangen wordt geëischt, dat de betrokkene een zekeren diensttijd heeft in den naastvoorgaanden rang en hij aan de gestelde eischen voor den nieuwen rang voldoet. Stokers in de lagere rangen, die niet aan de gestelde eischen voldoen, zullen echter eveneens in rang kunnen opklimmen of in hun rang hoogere bezoldiging verkrijgen, mits zij een hoogere mate van bekwaamheid in het *stoken* bezitten.

Opmerking. Door deze bepaling wordt het behoud van den eigenlijken vurenstoker verzekerd.

Vóór de bevordering tot den officiersrang wordt de hoofdmachinist onderworpen aan een geneeskundig onderzoek, ter constateering van zijne physieke geschiktheid voor den dienst.

Opmerking. In overweging is voor bevordering tot den rang van officier-machinist der 2de klasse, het voldoen aan een examen te eischen.

Ook om toegelaten te worden tot het afleggen der verschillende examina voor hoogeren rang, wordt een zekere diensttijd vereischt.

De bestemming van het personeel is als volgt:

Van den *inspecteur*: algemeene dienst in Nederland en in Oost-Indië.

De inspecteur in Nederland is geplaatst in de directie der marine te Willemsoord.

Van den *officier-machinist der 1ste klasse:* hoofd der machinekamer op groote schepen of chef der conservatie of van eene werkplaats op 's Rijks werven.

Van den *officier-machinist der 2de klasse:* hoofd der machinekamer op kleinere schepen of chef der wacht op groote schepen; op 's Rijks werven chef van de conservatie of van een werkplaats of ondergeschikt daarbij werkzaam.

Officieren van beide rangen kunnen geplaatst worden als dienstdoend ingenieur bij het marine-etablissement te Soerabaja en werkzaam gesteld worden bij de Departementen van Marine in Nederland en in Oost-Indië.

Van den *hoofdmachinist:* hoofd der machinekamer op de kleinste schepen of groote torpedobooten of chef der wacht op grootere schepen; op 's Rijks werven gedetacheerd bij de conservatie en bij werkplaatsen.

Verder kunnen zij voorloopig nog gedetacheerd worden bij het loodswezen of bij den dienst der hydrographie.

Van den *machinist:* chef der wacht of ondergeschikt op de wacht dienstdoende op alle schepen; gedetacheerd bij de conservatie op 's Rijks werven en bij uitzondering bij werkplaatsen. Verder als de hoofdmachinist.

Opmerking. Het maakt een punt van overweging uit het machinekamerpersoneel van het loodswezen later een afzonderlijk korps te doen vormen.

De officieren en machinisten van alle bovengenoemde rangen

Bijlage BIV van de Memorie van Toelichting.

TOEKOMSTIGE REGELING VAN TRAKTEMENTEN EN SOLDIJEN VAN DE ADSPIRANT-MACHINISTEN (NIET BIJ DE OPLEIDING GEPLAATST ZIJNDE) EN VAN HET STOKERS-PERSONEEL.

RANGEN, ENZ.	Jaarlijksch traktement.		Activiteits-soldij 's maands.	Verhooging der soldij 's maands tusschen de keerkringen.	Tafel-toelage 's maand[s]	
	Non-actief.	Actief.			In Nederland.	Buiten de ...
Stoker-majoor	f 300,00	f 150,00	f 75,00	f 35,00	f 2,50	f
Na 4 jaren dienst in dien rang	id.	id.	80,00	40,00	id.	id
Sergeant-stoker in het vaste korps	200,00	100,00	65,00	25,00	id.	id
Sergeant-stoker	"	"	65,00	25,00	id.	id
Na 4 jaren dienst in dien rang	"	"	70,00	28,00	id.	id
Korporaal-stoker der 1ste klasse	"	"	55,00	16,00	"	"
Na 3 jaren dienst in dien rang	"	"	57,50	18,00	"	"
Na 6 jaren dienst in dien rang	"	"	60,00	20,00	"	"
Korporaal-stoker der 2de klasse	"	"	45,00	16,00	"	"
Na 6 jaren dienst in dien rang, mits in het bezit van het certificaat van goed gedrag en uitmuntende door bruikbaarheid	"	"	50,00	20,00	"	"
Stoker-olieman	"	"	42,00	12,00	"	"
Stoker der 1ste klasse	"	"	38,00	12,00	"	"
Na 3 jaren dienst als zoodanig	"	"	42,00	12,00	"	"
Na 6 jaren dienst als zoodanig	"	"	45,00	15,00	"	"
Stoker der 2de klasse	"	"	25,00	10,00	"	"
Na 1 jaar dienst als zoodanig	"	"	28,00	10,00	"	"
Na 5 jaren dienst als zoodanig en voldoende aan den eisch van bijzonder goed te kunnen stoken	"	"	33,00	10,00	"	"
Hulpstoker	"	"	20,00	8,00	"	"
Leerling-stoker	"	"	10,00	"	"	"
Wanneer zij den leeftijd van 18 jaar bereikt hebben	"	"	15,00	"	"	"
Adspirant-machinist [1]) niet bij de opleiding geplaatst	"	"	25,00	10,00	"	"

De stokers der 3de klasse van de vroegere regeling genieten een activiteits-soldij 's maands van f 20 en een verhoogde soldij 's maands tusschen de keerkringen van f 8.

Voor de toelagen wegens het bezit van het certificaat van goed gedrag blijven de bestaande bepalingen van kracht.

1) Vroeger leerling-machinist.

kunnen bij particuliere etablissementen worden werkzaam gesteld, wanneer daar materieel voor de zeemacht wordt vervaardigd of hersteld.

De detacheering bij particuliere etablissementen, *ter instructie* in handwerken en teekenen, geschiedt alleen in den rang van machinist, na eerst aan boord voldoende practisch ontwikkeld te zijn.

Van den *adjunct-machinist:* ondergeschikt dienst doen op alle schepen, tenzij geplaatst zijnde als dienstdoend machinist, in welk geval hij met de andere machinisten rouleert.

Opmerking. Het korps stokers voor binnenlandschen dienst wordt voorloopig gehandhaafd; in de regeling van dat korps zullen geene wijzigingen worden gebracht.

De tegenwoordige opleiding van jongens tot stoker der 3de klasse aan boord van Hr. Ms. „Admiraal van Wassenaer" zal in verband met de nieuwe regeling 1 April 1904 afloopen, terwijl 1 November 1904 de opleiding tot sergeant-stoker aan boord van Hr. Ms. „Gier" gevoegd wordt bij de werfdivisie.

UITTREKSEL UIT DE TOELICHTINGEN.

Art. 10. De bezoldigingen en toelagen van alle ambtenaren bij 's Rijks werven werden tot en met 1903 gekweten uit oud artikel 8.

In dat jaar was voor de categorieën van ambtenaren, bij deze begrooting vallende in de omschrijving van art. 10, uitgetrokken een bedrag van . . . . *f* 60 483,33^{5}
(zie bijlage B, onder VI, *a*, kolom 6)

en voor de klerken, thans bezoldigd wordende ten laste van art. 11 . . . . 6 050,00
(zie bijlage B, onder VI, *a*, kolom 6)

Te zamen . . *f* 66 533,33^{5}

Voor de voor 1904 aangevraagde traktementsverhoogingen zie de Memorie van Toelichting.

De betrekking van controleur voor de vervaardiging van touwwerk bij 's Rijks werf te Amsterdam, opengevallen door het overlijden van dien titularis, zal niet meer vervuld worden. In het toezicht op de vervaardiging en in de keuring van het touwwerk zal, door wijziging in de samenstelling der keuringscommissie, worden voorzien.

Art. 13. De omschrijving van het artikel is uitgebreid met de woorden „kosten van inwisseling van betalingsstukken en voor storting van gelden", terwijl het op het artikel uitgetrokken bedrag met f 200 is verhoogd.

Hieromtrent zij het volgende aangeteekend:

Voor de inwisseling van de betalingsstukken, ter betaling van het personeel der werf, moet de griffier zich gemiddeld 30 malen 's jaars naar Alkmaar begeven. Die hoofdambtenaar wordt daardoor meer aan zijn administratieven werkkring onttrokken dan in het belang van den dienst noodig of gewenscht is te achten, terwijl het officieel opdragen van zendingen tot inwisseling van mandaten aan andere ambtenaren ten eenenmale in strijd is met de verantwoordelijkheid, die de griffier als comptabele draagt.

Vermits gebleken is, dat aan de betaalbaarstelling van betalingsstukken van 's Rijks wege te den Helder overwegende bezwaren verbonden zijn, ligt het in het voornemen vanaf 1904 de inwisseling van deze stukken te doen plaats hebben bij den correspondent van de Nederlandsche Bank te dier plaatse, tegen eene geringe provisie, waarvan de gezamenlijke kosten, jaarlijks geraamd op f 200, nog minder zullen bedragen dan de kosten der zendingen naar Alkmaar.

Art. 15. Onderdeel *b* is verhoogd met een bedrag van f 860, ten einde de bij de verificatie aanwezige batterijen van verschillende soort en grootte, bestemd om de electrische instrumenten in gang te houden en welke batterijen eerlang door ouderdom aan den dienst zullen ontvallen, te vervangen door één batterij van voldoend vermogen. De kosten van deze vervanging, waarmede gepaard gaat de gedeeltelijke vernieuwing van de electrische geleidraden in het gebouw, worden geraamd op bovenvermelde som.

Art. 17. Onder meer komt hieronder voor:

I*a*. Aanbouw van schepen en vaartuigen; aanmaak en aanschaffing van lichte vaartuigen en goederen daarvoor:

Pantserschip D (derde gedeelte) . . *f* 1 158 000,00

II*a*. Uitrusting van in aanbouw zijnde schepen en vaartuigen:

Pantserschip D (tweede gedeelte) . . *f* 25 000,00
Drie torpedobooten kl. m. . . . . . . „ 6 000,00

III*b*[1]. Twee der pantserschepen moeten respectievelijk voor een oefeningstocht met de adelborsten van het Koninklijk Instituut voor de Marine en voor bestemming naar Oost-Indië worden gereed gemaakt.

Een pantserdekschip zal mede daarheen vertrekken.

III*c*. Twee pantserschepen moeten voor indienststelling worden gereed gemaakt, terwijl van een ander de voorzieningen na terugkeer van een oefeningstocht en buitendienststelling zullen aanvangen.

Een der pantserdekschepen wordt voor den dienst in Oost-Indië gereed gemaakt en van twee andere na terugkomst uit Oost-Indië de herstelling begonnen.

V *c*. De monitor „Draak" moet eenige voorzieningen ondergaan, op grond waarvan voor monitors een hooger bedrag is aangevraagd.

De korvet „Sommelsdijk" en de schoener „Suriname", resp. belast geweest met het politie-toezicht op de zeevisscherij en met den dienst in West-Indië, moeten weder voor den dienst worden gereed gemaakt.

De raming voor kanonneerbooten en torpedobooten is verhoogd, voor laatstgemelde categorie, omdat een grooter aantal, waaronder de „Smeroe", „Tangka" en „Wajang", die te water blijven liggen, in onderhoud zal zijn.

V *f* en *h*. Meerdere behoefte maakt verhooging van deze onderdeelen noodzakelijk.

Art. 18. Aanbouw van schepen en vaartuigen door particulieren; kosten van vervoer, beproeving, conservatie, keuring en toezicht:

vier torpedobooten (tweede gedeelte)	f 240 000,00
drie torpedobooten klein model	210 000,00
Holland-boot	1 000,00

Art. 19. Aanschaffing, wijziging, onderhoud en herstelling van geschut, affutage, draagbare vuur- en blanke wapenen en ledergoed, alles met toebehooren, projectielen, buskruit, vuurwerken, gereedschappen en alle zaken die daarop betrekking hebben; kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring:

a. Aanschaffing, herstelling en wijziging van geschut en affutage .	f 1 026 284,00
b. „ „ en wijziging van vuur- en blanke wapenen en ledergoed	10 400,00
c. „ en herstelling van projectielen	128 748,00
d. „ „ „ „ vuurwerken	131 285,00
e. „ „ „ van gereedschappen	58 186,00
f. „ „ vermalen van buskruit . .	246 040,00
g. Kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring .	15 779,00
h. Munitie-hijschinrichtingen met beschermkappen, doch zonder pantserkokers .	40 260,00

Het is meer regelmatig voorgekomen de inrichtingen tot aanvoer van munitie aan boord der oorlogsbodems te begrijpen onder het artillerie-materieel, waarvan de kosten uit dit artikel gekweten worden. Daarentegen zullen de pantserkokers daarvoor, als behoorende tot den romp, evenals tot dusverre uit de fondsen van artikel 17 worden bekostigd. Een nieuw onderdeel *h* is daarom in dit artikel opgenomen.

Voor aanschaffing van artillerie-materieel wordt aangevraagd voor:

het pantserschip *D* op:

onderdeel *a*	. . . . .	f 1 021 184
„ *b*	. . . . .	2 000
„ *c*	. . . . .	62 748
„ *d*	. . . . .	70 785
„ *e*	. . . . .	38 186
„ *f*	. . . . .	103 350
„ *g*	. . . . .	13 779
„ *h*	. . . . .	40 260
		f 1 352 292

en voor drie torpedobooten klein model op onderdeel *a* f 3 600

Met betrekking tot deze laatste aanvraag zij aangeteekend, dat deze betreft aanschaffing van de benoodigde stalen kanonnen van 3,7 cM. met mikken, zijnde het overigens benoodigde materieel in den magazijnsvoorraad beschikbaar.

Voor den magazijnsvoorraad, waaronder ook ééne reserveverstrekking macaroni-buskruit n⁰. 5 voor de nieuwe kanonnen van 15 cM. voor het pantserschip *D*, is aangevraagd op:

onderdeel *a*	. . . . .	f 1 500
„ *b*	. . . . .	8 400
„ *c*	. . . . .	66 000
„ *d*	. . . . .	60 500
„ *e*	. . . . .	20 000
„ *f*	. . . . .	142 690
„ *g*	. . . , .	2 000
		f 301 090

Art. 20. Aanschaffing, wijziging, onderhoud en herstelling van torpedo's en lanceerinrichtingen, alles met toebehooren; gereedschappen, waarlooze deelen en materialen, schietkatoen en andere ontploffingsmiddelen, kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring:

a.	Aanschaffing en herstelling van vischtorpedo's met toebehooren .	f 100 400,00
b.	„ „ „ van spartorpedo's met toebehooren .	
c.	„ „ „ van lanceerinrichtingen enz. met toebehooren .	79 380,00
d.	„ en herstelling van gereedschappen, waarlooze deelen, materialen, enz. .	9 000,00
e.	„ van schietkatoen en ontploffingsmiddelen .	4 750,00
f.	Kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring .	12 470,00
g.	Aanschaffing van verspertorpedomaterieel . .	

Voor aanschaffing van torpedo-materieel voor het pantserschip *D* wordt aangevraagd op

onderdeel *c*	f	24 400
" *f*		2 950
	f	27 350

en voor idem voor 3 vischtorpedobooten klein model op

onderdeel *a*	f	59 300
" *c*		40 030
" *d*		2 700
" *e*		2 700
" *f*		6 270
	f	111 000

Voor aanschaffing van exercitie- en reserve-torpedo's met toebehooren wordt aangevraagd op

onderdeel *a*	f	38 100
" *e*		1 500
" *f*		2 400
	f	42 900

Art. 21. Aanschaffing en herstelling van scheepsstoomwerktuigen en ketels, daarvoor benoodigde materialen en voorwerpen, machinekamerbehoeften, kosten van vervoer, van toezicht bij de vervaardiging en van beproeving:

a. Aanschaffing van stoomwerktuigen en ketels voor nieuwe schepen:	
Werktuigen en ketels voor het pantserschip *D* (tweede gedeelte) . f	43 680,00
b. Aanschaffing van stoomwerktuigen en ketels voor schepen in en buiten dienst:	
Twee waarlooze stoomketels voor sloepen van 39′ met toebehooren . f	3 200 00
c. Herstelling van stoomwerktuigen en ketels:	
Herstellingen aan werktuigen en ketels van de defensievloot .	40 000,00
" " " en ketels van schepen voor algemeenen dienst .	333 000,00
d. Machinekamerbehoeften	110 000,00
e. Kosten van vervoer, toezicht en beproeving .	2 000,00

a. De aanvraag strekt om het tweede gedeelte van de gelden, verschuldigd voor de vervaardiging van de stoomwerktuigen enz. van het pantserschip *D* te kunnen voldoen.

c. Onder de kosten der herstellingen van werktuigen en ketels van schepen voor algemeenen dienst zijn begrepen de machine-herstellingen van twee uit Oost-Indië terugkeerende pantserdekschepen en de tweede termijn voor de herstellingen der werktuigen enz. van Hr. Ms. pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden".

Art. 22. Aanschaffing van steenkolen, kosten van vervoer, laden en lossen:

a. Gewoon jaarlijksch verbruik voor schepen:		
I. Amsterdam	f	34 000,00
II. Willemsoord		140 000,00
III. Hellevoetsluis		36 000,00
IV. Buitenslands		250 000,00
b. Werfgebruik:		
I. Amsterdam		40 000,00
II. Willemsord		8 000,00
III. Hellevoetsluis		4 000,00

Het verbruik in 1902 bedroeg voor de defensieschepen 10 141 en voor de schepen voor algemeenen dienst 21 622 tonnen steenkolen, voor werfgebruik 4236 tonnen steenkolen en 11 248 H.L. smeekolen.

Op 1 Mei 1903 waren in voorraad in de magazijnen 19 901 tonnen steenkolen, 4352 H.L. smeekolen, 3286 H.L. cokes.

Art. 23. Kosten buitenslands gemaakt tot herstelling, toetuiging en uitrusting van schepen, uitgezonderd steenkolen; kosten van vervoer en toezicht:

a. Auxiliair eskader in Oost-Indië	f	102 500,00
b. Overige schepen		33 000,00

De raming van onderdeel *a* berust op de uit Oost-Indië ontvangen gegevens en op de voorgenomen formatie en aflossing van de zeemacht in Oost-Indië.

Deze is als volgt te specificeeren:

Hr. Ms. pantserdekschip „Koningin Regentes"	f	17 000,00
vier pantserdekschepen		75 000,00
gereedmaking voor de terugreis van een pantserdekschip		10 500,00
	f	102 500,00

De raming voor onderdeel *b* is verhoogd met het oog op het voornemen een pantserschip type „Kortenaer" het geheele jaar in de West-Indische wateren te stationneeren ter vervanging van een schoener.

Art. 24, I *a*. Aanbouw van schepen en vaartuigen; aanmaak van lichte vaartuigen en goederen daarvoor:

Pantserschip *D* (derde gedeelte)	f	400 000,00
II *a*. Uitrusting van in aanbouw zijnde schepen:		
Pantserschip D	f	10 000,00
Drie torpedobooten klein model		300,00

De aanvraag voor het vierde pantserschip, type „Koningin Regentes", strekt ter voorziening in inventaris-goederen. Voor de drie torpedobooten kl. m. zie de Memorie van Toelichting.

Art. 27. II. WILLEMSOORD.

Inrichtingen voor versneld kolenladen . . . . f 7 000,00

II. De aanvraag dient tot aanschaffing van een vaartuig tot transport van kolen uit de magazijnen naar de schepen, ook wanneer die zich ter reede van Texel bevinden.

III. HELLEVOETSLUIS.

Bouw van een badhuis voor schepelingen . . f 9 000,00

III. Onder verwijzing naar het voorkomende op blz. 7 en 8 der Memorie van Toelichting tot de (voorloopige) Marinebegrooting voor 1903, zijn thans de gelden opgebracht voor den bouw van een badhuis voor schepelingen in de directie Hellevoetsluis.

De kosten van het voor een half jaar benoodigde water zijn uitgetrokken onder art. 29 III.

Art. 29, *c*. AMSTERDAM.

Nieuwe werktuigen en electrische instrumenten f 12 000,00

I *c*. Eene geregelde uitvoering der werkzaamheden is, wegens het ontbreken of niet in voldoende hoeveelheid beschikbaar zijn van de vereischte hulpmiddelen, niet te allen tijde verzekerd. Niet alleen is hiervan stremming in den dienst, doch evenzeer duur werk het gevolg.

Daarom wordt voor aanschaffing en vernieuwing van verschillende werktuigen de vereischte som uitgetrokken.

Art. 35. De omschrijving van het artikel is aangevuld als volgt:

1°. Tusschen de woorden „worden" en „traktementen" is ingevuld: „verhooging van soldij voor gemis van voeding van in depot geplaatste onderofficieren, enz." en

2°. Tusschen „bij" en „ernst-excercitiën" het woord „wedstrijden", zoomede tusschen „oefeningen" en „voorschotten" de woorden: „en kosten voor aankoop van medailles bij die wedstrijden".

Voor de aanvulling sub 1°. wordt verwezen naar de toelichting hieronder bij onderdeel G.

Met de aanvulling sub 2°. is bedoeld om in de gelegenheid te zijn ook bij wedstrijden, die niet tot ernst-excercitiën of practische oefeningen gerekend kunnen worden, aan personeel van de actieve zeemacht belooningen te kunnen toekennen, die ongetwijfeld veel tot aanmoediging zullen bijdragen.

De raming der kosten voor de actieve zeemacht voor 1904 is gegrond op de vermoedelijke sterkte dier zeemacht, zooals die in bijlage D en meer gedetailleerd in bijlage P is aangegeven.

De berekening der benoodigde zeetraktementen, soldijen en toelagen is geschied met inachtneming der organieke besluiten betreffende de verschillende regelingen der korpsen van de

zeemacht, en in verband met de voorgenomen wijziging der traktementen, soldijen en tafeltoelagen van verschillende rangen en de nieuwe regeling van het personeel van den marine-stoomvaartdienst, waarvoor, evenals voor den post G, verwezen wordt naar de Memorie van Toelichting tot deze begrooting.

De post sub G ad f 20 000 is ten laste van dit artikel gebracht, eensdeels ter bevordering eener zoo eenvoudig mogelijke administratie en anderdeels omdat de uitgaaf anders onder art. 45 (schafting) zou moeten voorkomen, waaruit echter alléén gekweten worden de uitgaven voor aanschaffing van levensmiddelen en hetgeen daarmede direct verband houdt, zoodat het ter wille eener zuivere boekhouding gewenscht is, om evenals tot nu toe voor de enkelen die voor voedinggeld in aanmerking komen, ook bij uitbreiding van het beginsel, de daaraan verbonden uitgaven ten laste van dit artikel te doen komen en voor de belanghebbenden te beschouwen als verhoogde soldij.

Er is voorloopig gerekend op ruim 100 personen daags die in het genot van f 0,50 per hoofd, voedinggeld, zullen zijn.

Art. 45 is met gelijke som van f 20 000 verminderd.

De verwijzing naar bijlage F bij torpedodienst heeft alleen betrekking op het instructieschip en de logementschepen voor den torpedodienst.

In vergelijking met 1903 wordt thans minder noodig geacht voor de rubrieken:

BI.	West-Indië	f 67 209,00
BII.	Buitenlandsche dienst	32 514,00
CI.	Torpedodienst	24 809,00
CII.	Defensiematerieel.	16 259,00
E.	Militaire kustwacht	2 400,00
	Totaal	f 143 191,00

en meer voor de rubrieken:

BIII.	Politietoezicht . .	f 8 087,00	
CIII.	Instructie- en logementschepen . . .	12 174,00	
CIV.	Wachtschepen . .	67 808,00	
D.	Marine-reserve . .	5 653,00	
F.	Verschillende diensten	666,67	
G.	Verhooging van soldij voor genot van voeding . .	20 000,00	
			109 383,67
	Blijft minder		f 33 807,33

In verband hiermede en met het hooger bedrag der aftrekposten wordt de uittrekking van het artikel voor 1904 f 39 000 lager gesteld dan het voor 1903 toegestaan bedrag.

Art. 36. Dit artikel is voor het dienstjaar 1904 geraamd op een bedrag van f 62 000 tegen f 49 000 toegestaan voor het dienstjaar 1903. De hoogere raming is het gevolg, deels van de maatregelen voorgesteld tot aanvulling van het personeel van den stoomvaartdienst — waarvoor de begrooting voor het dienstjaar 1903 bij Nota van Wijziging voor kosten van werving met f 8000 werd verhoogd —, deels van de maatregelen welke tot gelijk doel bij deze begrooting zijn in uitzicht gesteld.

Art. 38. *a*. I. De traktementen van de officieren zijn, voor zooveel noodig, overeenkomstig de nieuw voorgestelde regeling. Voor de toelagen aan de officieren belast met het geven van onderwijs in wetenschappelijke vakken, wordt verwezen naar de Memorie van Toelichting.

a. II. Voor de regeling der traktementen van de burgerleeraren en in verband daarmede het vervallen der toelagen voor twee hunner, tijdelijk belast met de lessen van den leeraar in de hoogere wis-, natuur- en werktuigkunde, wordt eveneens verwezen naar de Memorie van Toelichting.

De leeraar in de wis- en werktuigkunde is vervangen door een nieuwen titularis.

a. III. De kosten voor onderwijs in practische vakken zijn met f 50 verhoogd, wegens arbeidsloon voor het stoomstoken op 's Rijks werf, tot het verkrijgen van electrische energie voor het onderwijs in de electro-techniek.

a. IV. Het personeel is uitgebreid met één oppasser, waaraan voor een geregelden gang van den dienst, ook met het oog op een grooter getal adelborsten, behoefte bestaat, zoomede met een sergeant-timmerman tot het bewerkstelligen van reparatiën, die aan eene uitgebreide inrichting als het Instituut geregeld voorkomen en waardoor vrij belangrijke uitgaven aan particuliere aannemers zullen worden bespaard. De soldijen van het gedetacheerde personeel zijn overeenkomstig de nieuw voorgestelde regeling en niet meer onder art. 35 begrepen. Voor de vaste geëmployeerden is gerekend op soldijverhooging, voor zoover die volgens de bestaande regeling daarvoor in aanmerking komen.

b. II. Op grond van stijging der prijzen van levensmiddelen is het bedrag per dag der voeding op het Instituut met f 0,02 per hoofd verhoogd moeten worden.

De bedragen uitgetrokken voor het rantsoen aan boord binnen- en buitenslands zijn overeenkomstig die voor de overige equipage.

Er is gerekend op een schrikkeljaar.

b. III. Onder het bedrag voor aanschaffing van instrumenten enz. is begrepen eene som van f 400 voor materialen voor het stoomstoken op de werf ten dienste van het onderwijs in de electro-techniek (zie toelichting onder *a* III hiervoren).

b. V. Op grond van verkregen uitkomsten is f 100 voor

meerdere kosten wegens waschloon buitenslands te gering gebleken en daarom verhoogd tot f 200.

b. VI. Voor 2 sloepen met inventarissen uit den algemeenen voorraad aan het Instituut te verstrekken is f 2245 aangevraagd, ten einde in het belang eener regelmatige administratie de kosten met de artikelen waaruit de betaling oorspronkelijk geschiedde, te kunnen verrekenen.

Bovendien is gerekend op f 250 voor onderhoud.

Overigens houden de bedragen verband met het vermoedelijk aantal adelborsten in opleiding.

De contributiën voor opleidingskosten voor 1904, geraamd op f 40 000 tegen f 35 400 voor 1903, worden verantwoord bij de wet op de middelen.

Art. 39. *a.* II. Nopens de toelage ad f 300 voor den officier van administratie der 1ste klasse belast met de opleiding, wegens het geven van onderwijs in wetenschappelijke vakken (administratie en comptabiliteit) wordt verwezen naar de Memorie van Toelichting.

Art. 40. *a.* I. Het zeetraktement van den officier-machinist is overeenkomstig de nieuw voorgestelde regeling.

Voor de toelage aan de officieren belast met het geven van onderwijs in wetenschappelijke vakken, wordt verwezen naar de Memorie van Toelichting.

b. VI. Onder dit onderdeel is begrepen een bedrag van f 850 voor het opstellen van eene tweede ijzeren dubbele smidse met toebehooren, waaraan dringend behoefte bestaat voor het geven van behoorlijk onderwijs.

Overigens houden de bedragen verband met het vermoedelijk aantal jongelieden in opleiding.

De bijdragen wegens opleidingskosten geraamd op f 12 800 tegen f 11 600 voor 1903, worden verantwoord bij de Wet op de Middelen.

Art. 41. *c.* Nopens het subsidie aan de Kweekschool en het nieuwe met die inrichting gesloten contract wordt verwezen naar de Memorie van Toelichting.

Art. 42. *a.* I. Vier onderwijzers bij de opleiding te Amsterdam, als: drie à f 1200 en één voor 10 maanden à f 1000 en voor 2 maanden à f 1100, zoomede een te Hellevoetsluis à f 1000 's jaars.

Ingevolge de aangenomen regeling is voor twee onderwijzers over het geheele jaar en voor één over twee maanden f 100 per hoofd meer aangevraagd.

a. II. Onder het bedrag voor onderwijs in de gymnastiek enz. is begrepen eene som van f 80 voor periodieke verhooging van het salaris van den chef moniteur, over den tijd van 6 maanden.

Voorts is gerekend op toelagen voor het geven van onderricht door korporaals-bakmeesters, welke toelagen tot nu toe

uit art. 35 werden gekweten, doch die meer eigenaardig tot dit artikel behooren.

Art. 42. *b*. I. Ten gevolge van de voorgenomen wijziging in de opleiding van stokers, kan voorloopig met een geringer bedrag voor leermiddelen worden volstaan.

b. III. Voor het verkrijgen van degelijke resultaten in zake de opleiding van koks en hofmeesters bij de zeemacht, tot het kweeken van personeel voldoende berekend voor zijne taak om een smakelijk middagmaal te kunnen bereiden, is de noodzakelijkheid gebleken om het onderwijs te splitsen in een aanvangs- en een herhalingscursus en tevens om het aantal lesuren van den aanvangscursus te verdubbelen.

In verband hiermede en ook omdat gerekend moet worden op meer lesuren in het tafeldienen (waarbij ook een herhalingscursus) zijn de uitgaven evenredig hooger geraamd.

Art. 45. De berekening van dit artikel is gegrond op de raming van de samenstelling en beweging der actieve zeemacht volgens de bemanningslijsten voor het jaar 1904 (bijlage D dezer begrooting) en op de prijzen in 1903 voor de verschillende artikelen van schafting besteed.

De kosten van het dagelijksch rantsoen voor 1904 zijn gelijk aan die voor 1903, te weten:

Curaçao	f 0,58
binnenslands.	0,41
buitengaats	0,62

De verwijzing naar het onderdeel B_I (Torpedodienst) naar bijlage F, betreft de daartoe behoorende schepen.

Bij de bedragen voorkomende in bijlage F, achter elk schip, is rekening gehouden met de posten bedoeld onder C, D *a* en *b*, waarmede het brutocijfer van dit artikel is vermeerderd of verminderd.

Er is op een schrikkeldag gerekend.

a. Voor degenen die in den loop van 1903 vermeerdering van inkomsten ontvingen is thans over het geheele jaar het verhoogde dagloon uitgetrokken.

Bovendien is op een schrikkeldag gerekend.

b. I. Omdat de voorraad granen is verbruikt, is voor 1904 weder een hooger bedrag voor aanschaffing uitgetrokken.

b. II. Lager geraamd door vermoedelijk goedkooper steenkolenprijs.

b. IV. Het verschil in minder in vergelijking met 1903 is veroorzaakt doordat voor laatstbedoeld jaar gerekend was op de aanschaffing van een stoomketel, hetgeen voor 1904 niet het geval is.

b. V. Geringer in het vooruitzicht zijnde herstellingen aan het gebouw veroorloven eene lagere raming.

Art. 47. I. Het aantal officieren van gezondheid bij het

hospitaal te Willemsoord is met één vermeerderd, speciaal voor bacteriologische en pathologische onderzoekingen en het aantal matrozen-werkman is met 8 uitgebreid, vermits met het bestaande aantal niet voldoende in den dienst kan worden voorzien en zulks te meer daar het te bouwen laboratorium en de recreatiezaal bedoeld in de toelichting bij art. 48 *a* I, ook weldra vermeerdering van personeel zal gaan eischen.

Het traktement van de officieren van administratie is overeenkomstig de voorgestelde nieuwe regeling.

II. Voor den sergeant-verbandmeester, die door ijver, goed gedrag en diensttijd voor bevordering in aanmerking komt, is de soldij van sergeant-majoor uitgetrokken.

I en II. De soldijen van de gedetacheerden zijn in overeenstemming met de voorgestelde nieuwe regeling.

Voor zoover de vaste geëmployeerden in aanmerking komen voor verhooging van inkomsten, is daarmede rekening gehouden.

De artikelen 35, 45 en 49 zijn evenredig lager geraamd, respectievelijk met de soldijen en kosten van voeding voor het gedetacheerde en vaste personeel.

Art 48. I. *a*. Hieronder is begrepen:

1°. een bedrag van f 1400 voor verbouwing van het naast het hospitaal gelegen waschhuis, dat niet meer als waschinrichting gebezigd wordt, tot een laboratorium voor bacteriologische en pathologische onderzoekingen, noodig om het hospitaal meer en meer te doen dienen tot applicatieschool voor de jongere officieren van gezondheid, zoomede om de inrichting te doen blijven beantwoorden aan de steeds klimmende eischen der geneeskundige wetenschap;

2°. f 3400 voor het bouwen van een recreatiezaal voor de verpleegden, ten einde het verblijf van de reconvalescenten zooveel mogelijk te veraangenamen.

I. *b*. Onder dit onderdeel zijn begrepen respectievelijk f 250 en f 200 voor kosten van meubileering der bovenbedoelde nieuwe gebouwen.

II. *a*. en III. Verlaagd in verband met geringer in het vooruitzicht zijnde onderhoudskosten.

II. *c*. Op grond van de ondervinding der laatste jaren met f 300 verhoogd.

IV. Meer onderhoud in 1904 vereischt eene hoogere raming.

Art. 49. I en II. Bij de raming dezer onderdeelen zijn de kosten der voeding voor het vaste personeel, wegens het toekennen van voedinggeld ten laste van art. 47 in mindering gebracht.

Art. 54. *a*. De hoogere raming van dit onderdeel met f 460 strekt tot een bedrag van f 240 voor toekenning van de tienjaarlijksche verhooging van bezoldiging aan het daarvoor in

aanmerking komende personeel, terwijl het resteerende bedrag van f 220 wordt aangevraagd voor verhooging: 1°. van het maandgeld van den machinist aan boord van het stoomloodstransportvaartuig „Coertzen" in het 6de district met f 10 wegens zijne steeds toenemende werkzaamheden ten gevolge van de uitlegging van lichtboeien in dat district, en 2°. van de bezoldiging van den gezagvoerder van evengenoemd vaartuig met f 100 's jaars wegens het gemis van vrije woning, in welk genot de gezagvoerders van de overige stoomloodstransportvaartuigen deelen.

Art. 57. Voor verhooging van de bezoldiging van de commissarissen der loodsen tevens ontvangers der loodsgelden te Zaandam en te Antwerpen wordt voor ieder f 200 aangevraagd.

De toekenning dier verhooging aan eerstgenoemden titularis mag in verband met zijn in 1904 te bereiken 20-jarigen diensttijd als commissaris tevens ontvanger en zijn dienstijver en geschiktheid voor zijne betrekking alleszins billijk worden geacht, terwijl die voor laatstgenoemden titularis wordt voorgesteld op grond van de meerdere administratieve bemoeiingen, welke voor hem het gevolg zijn geworden van zijne met ingang van 1 Januari 1900, boven zijne betrekking van commissaris der loodsen te Antwerpen in het belang van den dienst plaats gehad hebbende benoeming tot ontvanger der loodsgelden aldaar, ter vervanging van zijne opdracht van gedelegeerde van den ontvanger der loodsgelden te Vlissingen.

Art. 59. De ontvangst van loodsgelden wordt voor 1904 geraamd op f 2 270 000 tegen f 2 000 000 in 1903. Zij bedroeg in 1902 f 2 164 779,83^5 en over de eerste 5 maanden van 1903 f 879 845,28^5 tegen f 777 128,74 over gelijk tijdvak van 1902.

In verband met de hoogere opbrengst wordt ook de uitgaaf voor loodsaandeelen hooger, zoodat dit artikel voor 1904 f 89 020 hooger is geraamd dan het voor 1903 toegestaan bedrag.

Nog wordt hierbij aangeteekend, dat naardien *tijdelijk* personeel bij indienststelling van het 3de stoomloodsvaartuig onvoldoende is gebleken, thans gelden worden aangevraagd voor de bezoldiging van *vast* machinekamerpersoneel en een matroos kok, ten einde een kern van bemanning te allen tijde ten dienste van dien bodem beschikbaar te hebben.

Tegenover eene daaruit voortspruitende vermeerdering van uitgaven met f 6 220 staat eene vermindering van den post van tijdelijk personeel van de stoomloodsvaartuigen met f 2000.

Art. 61 a. Voor den voorgestelden bouw van een vierde stoomloodsvaartuig wordt beleefd verwezen naar de Memorie van Toelichting, betrekking hebbende op de IVde afdeeling.

Het bedrag van f 750 voor de roei- en zeilsloepen strekt voor de aanschaffing van een „galley" voor de loodsstandplaats *Vlissingen.*

Art. 61. *b.* I. De hoogere raming van dit onderdeel is in

de eerste plaats een gevolg van de voorgenomen vertimmering van twee stoomloodsvaartuigen, ten einde die in te richten voor logies van meerdere zeeloodsen, in verband met eene voorgenomen uitbreiding van den stoomloodsdienst voor den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg. Voor het overige vindt die hoogere raming hare oorzaak in meer noodig geraamde herstellingskosten voor de loodsvaartuigen in het 3de en 4de en 5de district.

Voor evengemelde vertimmering zullen achtereenvolgens in aanmerking komen het te *IJmuiden* dienstdoende stoomloodsvaartuig en het mede aldaar gestationneerde reserve-stoomloodsvaartuig, welke vaartuigen na gereedheid zullen worden bestemd voor den dienst te *Hoek van Holland*, terwijl het aldaar dienstdoende stoomloodsvaartuig zal worden aangewezen voor den dienst te *IJmuiden*.

Art. 61. *b*. II. Wegens meerdere te voorziene behoeften aan herstelling, onderhoud en aanschaffing van inventarisgoederen, enz. voor de loodsvaartuigen in het 3de en 4de en 5de district is de raming voor 1904 hooger moeten worden gesteld. Het geraamde bedrag van f 98 300 blijft evenwel f 1300 beneden de som van f 99 600 voor 1902 toegestaan.

Art. 62. In verband met de voorgenomen vertimmering van de twee stoomloodsvaartuigen, waarvan melding is gemaakt bij de toelichting ad art. 61, *b*. I (laatste lid), zal, daar telkens een der vaartuigen, dat vertimmerd wordt, niet voor den dienst beschikbaar is, voor 1904 moeten worden gerekend op de huur van sleepbooten voor de uitoefening van stoomloodsdienst te *IJmuiden*, voor het geval het tweede stoomloodsvaartuig door onvoorziene omstandigheden mede aan den dienst zou moeten worden onttrokken. Diensvolgens is onderdeel *b* van het artikel verhoogd met f 4000 en gebracht op f 15 500, zijnde gelijk bedrag als voor 1902 toegestaan, toen nog geen reserve-stoomloodsvaartuig te *IJmuiden* aanwezig was.

Art. 63, *a*. De bouw van het nieuwe magazijn te Vlissingen, bij de begrooting voor 1902 geraamd op een bedrag van f 18 000, verdeeld over de artt. 59 en 63, elk tot een bedrag van f 9000, vorderde, doordat bij het opmaken van het bestek nog eenige noodzakelijke wijzigingen in den bouw werden aangebracht, eene aannemingssom van f 18 400. Omdat de betaling van den onderhoudstermijn, — bedragende $^1/_5$ gedeelte van de aannemingssom, — welke verschuldigd is 6 maanden na de gereedheid van het magazijn en eerst zal vervallen in de maand Maart 1904, alsdan niet meer uit de begrooting van 1902 zal kunnen gekweten worden, doch ten laste van het dienstjaar 1904 moet komen, is het bedrag van dien onderhoudstermijn, groot f 3680 op de begrooting voor 1904 uitgetrokken, gelijkelijk verdeeld over de artt. 63 en 67. Op het dienstjaar 1902 zal mede ten

gevolge der aanwijzing van den onderhoudstermijn op 1904 een bedrag van ± f 3000 onbeschikt blijven.

Voorts zijn gelden aangevraagd voor het maken van een los- en laadsteiger in het verbreed kanaal te Vlissingen, waaraan het nieuwe magazijn is gelegen, voor het laden en lossen van zwaar betonningsmaterieel en verdere behoeften voor het loodswezen en van een loopkraan voor het vervoer der voorwerpen in het magazijn.

Eindelijk is nog gerekend op de kosten van eene afrastering van het terrein rond het magazijn, met het doel dit geheel vrij te kunnen houden. Voor een en ander wordt eene som van f 30 700 geraamd, welke mede gelijkelijk over de artt. 63 en 67 is te verdeelen, zoodat op elk artikel, met inbegrip van de helft van den voormelden onderhoudstermijn, is gebracht een bedrag van f 17 190.

Art. 66. Daar de kosten van herstelling van het betonningsmaterieel over 1901 hebben bedragen ± f 12 100, terwijl die over het jaar 1902 beliepen ± f 11 775, komt het noodig voor voor het jaar 1904 onderdeel *b* f 5000 hooger te ramen, terwijl daartegenover onderdeel *a* wegens minder noodig geraamde behoefte voor aanschaffing van betonningsmaterieel met f 5000 kan worden verminderd.

Art. 67, *a*. Voor het geraamde bedrag van f 17 190 wordt beleefdelijk verwezen naar de toelichting bij art. 63, *a*.

Art. 67, *b*. Van het bedrag van f 5000 strekt eene som van f 2000 voor gewoon onderhoud der gebouwen tegen f 2500 in het jaar 1903, terwijl het resteerende bedrag van f 3000 moet dienen tot bestrijding der kosten voor de noodzakelijk gebleken belangrijke voorziening van het betonningsmagazijn te Delfzijl, dat in bouwvalligen toestand verkeert.

Art. 68, *b*, II. In verband met in 1904 te verwachten grootere herstellingen aan de betonningsvaartuigen, is het onderdeel f 1300 hooger geraamd.

Art. 70, *a*, I. De verhooging van dit onderdeel strekt:

1°. tot invoering van den in de Memorie van Toelichting tot deze begrooting nader toegelichten maatregel om aan de lichtwachters bij 's Rijks kustverlichting, met inbegrip van die bij de verlichting op de Wester Schelde, in stede van ééne traktementsverhooging ad f 50 na 10 jaren dienst, toe te kennen twee verhoogingen elk van f 50, nl. een na 5 en een na 10 dienstjaren.

De financieele gevolgen van dien maatregel, met terugwerkende kracht voor de in dienst zijnde lichtwachters, bedragen f 5900;

2°. tot rangschikking in de 1ste categorie lichtwachters, van 5 lichtwachters verbonden aan den kustwacht- en semaphore-

dienst te IJmuiden, die thans gerangschikt zijn in de 2de categorie.

De rangschikking in de 1ste categorie komt billijk voor, omdat die lichtwachters daardoor, op grond van hunne meerdere werkzaamheden, in gelijke financieele verhouding zullen worden gebracht met het voor die diensten aangewezen en onder dezelfde omstandigheden dienstdoend personeel te Hoek van Holland. De daarmede gepaard gaande traktementsverhooging bedraagt voor elk f 50, dus in totaal f 250;

3°. om de aanvangsbezoldiging van de lichtwachters in de 1ste categorie te brengen van f 540 op f 550, waardoor met de twee voorgestelde verhoogingen, elk van f 50, het traktement van f 650, dat, behoudens bijzondere omstandigheden, voor de lichtwachters 1ste categorie bij de kustverlichting als maximum traktement is aangenomen, zal worden bereikt. Voor de 3 voor de verhooging van f 10 in aanmerking komende lichtwachters vordert zulks eene uitgaaf van f 30;

4°. tot toekenning eener verhooging van f 100 aan een lichtwachter, dienstdoende bij de gasfabriek te Hoek van Holland, wegens de hem opgedragen meerdere werkzaamheden bij den stoommisthoorn ter plaatse;

5°. tot toekenning van de tienjaarlijksche verhooging van bezoldiging aan het daarvoor in aanmerking komende personeel bij de verlichting, waarvoor een bedrag van f 350 wordt vereischt.

Hoewel het bedrag der vorhoogingen hiervoren sub 1°. tot en met 5° vermeld eene som uitmaakt van f 6630, beloopt de verhooging van onderdeel *a* I voor 1904 in vergelijking met het toegestaan bedrag voor 1903 wegens mutatiën, waardoor f 910 vrijviel, eene som van f 5720.

Van het geraamde bedrag van art. 70 onderdeel *a* I vloeit in 's Rijks schatkist terug de som door België terug te betalen voor de bezoldiging van het personeel der verlichting op de Wester Schelde, geraamd op f 9750.

Art. 70, *a*, II. De hoogere raming van dit onderdeel met f 1060 is een gevolg:

1°. van de gebleken noodzakelijkheid om over te gaan tot de aanstelling van een schipper op het gastransportvaartuig voor de noordelijke districten, op eene jaarwedde van f 960. Hoewel tot dusver in den dienst van schipper werd voorzien door detacheering daar aan boord van personeel van den loodsdienst, komt bestendiging van dien toestand ongewenscht voor;

en 2°. van de billijkheid om aan den lichtwachter-machinist aan boord van het gastransportvaartuig en bij de gasfabriek te Enkhuizen wegens het gemis van vrije woning, in welk genot de overige lichtwachters-machinist bij inrichtingen aan wal deelen, eene verhooging van bezoldiging van f 100 toe te kennen.

Art. 70*b*. I. Bij de raming is gerekend op de toekenning van de 5- of 10-jaarlijksche verhooging van bezoldiging aan het daarvoor in aanmerking komende personeel van de lichtschepen met inachtneming van de door mutatie vrijgevallen gelden.

Art. 71*a*. Dit onderdeel is f 2 100 hooger moeten worden geraamd voor de aanschaffing van een gasketel voor het gastransportvaartuig aan den Hoek van Holland. Een der daar aan boord geplaatste gasketels werd in 1902 bestemd voor den in het 6de loodsdistrict voor gastransportvaartuig ingerichten loodskotter. In het gemis van een tweeden ketel aan boord van het vaartuig te Hoek van Holland moet worden voorzien, daar gebleken is dat met één gasketel niet kan worden volstaan.

Art. 71*b*. De hoogere raming van dit onderdeel is een gevolg van de meerdere behoeften voor de gasfabriek te Enkhuizen en het gasvaartuig voor de Noordelijke districten en tevens van de uitbreiding der verlichting met gasboeien.

Art. 71*f*. In verband met de stijgende uitgaven voor de verlichting van wrakken, welke over de jaren 1901 en 1902 hebben bedragen respectievelijk pl.m. f 3 325 en f 2 626 is het noodig de raming voor 1904 te verhoogen.

Art. 71*g*. De aanschaffing van lichtboeien is tevens voor aanvulling van den reserve-voorraad noodig, ten einde in de gelegenheid te zijn tot uitlegging van lichtboeien over te gaan op die punten, waar eene dergelijke uitlegging voor de scheepvaart van veel belang kan worden geacht en waarop door de scheepvaart reeds meermalen werd aangedrongen.

Art. 71*h*. Het bedrag op dit onderdeel is gegrond op de gebleken behoeften en de daarvan door de Eemscommissarissen van toezicht naar de bepalingen der overeenkomst van 16 October 1896 (wet van 21 Mei 1897, „Staatsblad" n°. 152) opgemaakte raming van kosten.

Art. 72 is voor 1904 f 800 hooger geraamd.

1°. De bezoldiging van den chef der hydrographie is tot een bedrag van f 300 *meer* uitgetrokken en daardoor gebracht op f 4700, daar deze hoofdofficier met 1 Januari 1904 aanspraak zal hebben op de tweede der drie tweejaarlijksche verhoogingen, vastgesteld bij Koninklijk besluit van 13 October 1899 n°. 42.

2°. De bezoldiging van den 1ste-technischen ambtenaar bij het bureau Gravure is met f 300 *verhoogd* en daardoor gebracht op het maximum f 2300, welke verhooging alleszins gerechtvaardigd is door de omstandigheid, dat genoemde ambtenaar, sedert 1 Januari 1900 in het genot van f 2000 's jaars, na 25-jarigen diensttijd, wat zijne bekwaamheden betreft volkomen berekend is, om zoo noodig als hoofd van het bureau Gravure op te treden, terwijl hij tevens zijn werk steeds met den meesten ijver blijft vervullen.

3°. De bezoldiging van den 2de-technischen ambtenaar bij het bureau Gravure, welke sedert 1 Januari 1902 f 700 bedraagt, is met f 200 *verhoogd* en daardoor gebracht op f 900, hetgeen in verband met betoonde lust en ambitie billijk voorkomt.

De restitutiepost uit het Iste hoofdstuk der begrooting van Nederlandsch-Indië voor de betaling van het personeel van het Indisch gedeelte der hydrographie is voor 1904 f 200 hooger geraamd en gebracht op f 10 460, waarvan f 8900 op dit artikel en f 1560 op art. 2 voorkomt, daar dit bedrag *meer* is uitgetrokken voor de bezoldiging van den souschef der hydrographie, die met 1 Januari 1904 aanspraak zal hebben op de tweede der vier tweejaarlijksche verhoogingen, vastgesteld bij Koninklijk besluit van 13 October 1899 n°. 42.

Art. 73. De restitutiepost uit het Iste hoofdstuk der begrooting van Nederlandsch-Indië op dit artikel wegens uitgaven ten behoeve van het materieel van het Indisch hydrographisch bureau is f 1500 *hooger* geraamd dan voor 1903 was toegestaan en dus op f 14 160 gebracht, waarvoor verwezen wordt naar de Memorie van Toelichting.

Hierdoor bedraagt de restitutie ter zake der Indische hydrographie uit de Indische begrooting voor 1904 in haar geheel f 24 620, welke verdeeld is over de artt. 2, 72 en 73, die respectievelijk ontlast worden met een bedrag van f 1560, f 8900 en f 14 160.

Art. 75, *a*, I is voor 1904 f 1119,25 *lager* geraamd.

Voor den post der zeetraktementen en soldijen van de onderofficieren en minderen aan boord van de beide opnemingsvaartuigen der militaire hydrographie kon namelijk f 1562,50 *minder* uitgetrokken worden dan voor 1903 werd toegestaan (zie bijlage V, onder VIII, sub *b*) ten gevolge van de nieuwe bemanningslijsten die voor die vaartuigen vastgesteld werden en in verband met de voorgestelde nieuwe traktementsregeling der onderofficieren en minderen der zeemacht, welke in de Memorie van Toelichting uiteengezet is.

Hiertegenover staat echter eene *vermeerdering* van f 443,25 doordat eveneens door de bovengenoemde nieuwe traktementsregeling voor traktementen der machinisten en voor de soldij van den stuurman, allen aan boord van 's lands opnemingsvaartuig „Buyskes" f 263,25 *meer* moest opgebracht worden (zie bijlage V, onder VIII, sub *a*) en verder ook nog f 180 *meer* uitgetrokken is voor eene voorgestelde verhooging der bezoldiging van den gezagvoerder van de „Buyskes" met f 15 's maands.

Deze bezoldiging is bij Koninklijk Besluit van 9 Februari 1890 n°. 28 bepaald op f 100 tot f 140 's maands. Genoemde gezagvoerder, die voortdurend in alle opzichten reden tot tevredenheid geeft, is sedert 1 Januari 1899 in het genot van eene maandelijksche bezoldiging van f 115 en wordt deze dus door bovenvermelde verhooging gebracht op f 130.

a, II, sub 2, is voor 1904 f 442,50 *hooger* geraamd. Het bedrag ad f 658,90, dat de beide laatste jaren daarvoor uitgetrokken werd, bleek niet voldoende te zijn, aangezien voor toelagen aan onderofficieren en minderen op de drie opnemingsvaartuigen in 1901 f 1108,08^5 en in 1902 f 1013,57 uitbetaald

werd. Ten gevolge van het bovenstaande is dus onderdeel *a* *minder* uitgetrokken tot een bedrag van f 676,75.

Daar vervolgens op

b, III sub 2 ten gevolge van de vastgestelde nieuwe bemanningslijsten voor de opnemingsvaartuigen der militaire hydrographie voor voeding f 650 *minder* kon worden opgebracht, is derhalve het geheele artikel 75 *minder* geraamd tot een bedrag van f 1326,75.

Art. 76. Blijkens de staten (Bijlagen Z en A[1]) is de stand der verschillende onderdeelen als volgt:

a.	bijgekomen	f	6 431,50
	verstorven		3 046,00
	meer dan toegestaan voor 1903.	f	3 385,50
b.	bijgekomen	f	114 494,60
	verstorven		12 132,00
	meer dan toegestaan voor 1903.	f	96 362,50
c.	bijgekomen	f	9 244,00
	verstorven		2 859,00
	meer dan toegestaan voor 1903.	f	6 385,00
d.	bijgekomen	f	1 195,00
	verstorven		2 847,00
	minder dan toegestaan voor 1903.	f	1 652,00

Art. 82. In verband met in de laatste jaren gebleken behoefte, is het noodig voorgekomen het artikel hooger te ramen.

Art. 83. Het artikel is verhoogd met een bedrag van f 400, met het oog op de vermeerdering der hulpbehoevende weduwen aan wie jaarlijks eene kleine gratificatie wordt toegekend.

Art. 85. Voor de aanvulling der omschrijving van het artikel met de zinsnede: „zoomede uitkeering van uitgestelde premie aan erfgenamen van uit de zeemilitie voortgekomen schepelingen, die vóór het verstrijken van hun dienstverband zijn overleden", wordt beleefd verwezen naar het daaromtrent medegedeelde in de Memorie van Toelichting.

Bijlage C.

PLAN VAN AANBOUW,

WIJZIGING, HERSTELLING EN ONDERHOUD VAN SCHEPEN EN VAARTUIGEN, TOT GRONDSLAG STREKKENDE VAN DE BEGROOTING VOOR 1904.

Nieuwe aanbouw.

Aan 's Rijks werf te Amsterdam wordt de bouw van het vierde pantserschip type „Koningin-Regentes" (D) voortgezet.

In 1904 stelt men zich voor daaraan te verwerken f 410 000 aan arbeidsloonen en f 1 183 000 aan materialen, waaronder begrepen de levering van de benoodigde pantserplaten. Voor de werktuigen en ketels, waarvan de vervaardiging aan de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen is opgedragen, wordt f 43 680 uitgetrokken, terwijl voor artillerie- en torpedomaterieel respectievelijk f 1 552 292 en f 27 350 bestemd is.

Ter beëindiging van den bouw van vier torpedobooten type „Ophir", welker vervaardiging aan particulieren wordt opgedragen, is f 240 000 uitgetrokken.

Aan particulieren zal verder worden opgedragen de bouw van drie torpedobooten klein model.

Voor de betalingen uit het contract voortvloeiende wordt gerekend op een bedrag van f 210 000 en voor artillerie- en torpedomaterieel respectievelijk f 3600 en f 111 000.

Aan 's Rijks werf te Amsterdam wordt opgedragen de voorziening in de behoeften, welke niet door de aannemers geleverd worden. Daarvoor wordt geraamd f 6000 aan materialen en f 300 aan arbeidsloon.

Herstelling en onderhoud.

De verschillende in en buiten dienst zijnde schepen en vaartuigen met hunne werktuigelijke inrichtingen en inventarisgoederen zullen bij de werven, waar zij dienst doen of opgelegd zijn, de noodige herstelling ondergaan en worden onderhouden. Daarbij ligt het in het voornemen, voor zooveel noodig en mogelijk, der particuliere nijverheid zoodanige werkzaamheden en leveringen op te dragen, welke aan haar met goed gevolg kunnen worden toevertrouwd.

De werkzaamheden, welke bij de Rijkswerven zullen worden uitgevoerd, bestaan in:

Aan 's Rijks werf te Amsterdam:

de gewone onderhoudsvoorzieningen aan schepen en vaartuigen en het weder in conservatie brengen na buitendienststelling; zoomede de verstrekking van behoeften aan de schepen buitenslands.

Aan 's Rijks werf te Willemsoord:

De gewone onderhoudsvoorzieningen aan schepen en vaartuigen en het weder in conservatie brengen na buitendienststelling; het aanvangen der voorzieningen aan de uit Oost-Indië terugkeerende pantserdekschepen „Gelderland" en „Zeeland"; de gereedmaking van de schepen die voor tochten buitengaats in aanmerking komen, waaronder de „Zeehond", zoomede de voorzieningen na binnenkomst; het pantserschip „de Ruyter" zal na terugkeer uit West-Indië worden gereed gemaakt voor een oefeningstocht met de adelborsten 2de klasse, 1ste afdeeling, om na afloop daarvan buiten dienst gesteld te worden; de „Hertog Hendrik" zal, na eene proefreis buitengaats, voor vertrek naar Oost-Indië op 1 October 1904 worden gereed gemaakt; het pantserschip „Piet Hein" zal met bestemming voor het defensiematerieel, met 1 April 1904 worden in dienst gesteld; het pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" wordt met 1 October 1904 in dienst gesteld, en zal omstreeks 1 November d. a. v. naar Oost Indië gedirigeerd worden.

Aan 's Rijks werf te Hellevoetsluis:

De gewone onderhoudsvoorzieningen aan schepen en vaartuigen en het weder in conservatie brengen van die, welke in dienst zijn geweest.

De korvet „Sommelsdijk" en de schoener „Suriname" zullen weder voor den dienst worden gereed gemaakt.

Bijlage D.

Raming van de samenstelling en beweging der actieve Zeemacht volgens de vastgestelde bemanningslijsten voor het jaar 1904.

A. ZEEMACHT IN OOST-INDIË.

BESTEMMING.	STERKTE.		Totaal.
	Europeanen.	Inlanders.	
I. *Auxiliair eskader.*			
1 pantserschip „Koningin Regentes"	296	69	365
4 pantserschepen „Friesland", „Holland", „Gelderland", „Utrecht".	1165 [1]	340	1505
Som . . .	1461	409	1870
Inlanders 10 pct. en Europeanen 5 pct. bovenrol	71	41	112
Totaal . . .	1532	450	1982
II. *Indische Militaire Marine.*			
1 flottieljevaartuig „Borneo"	65	37	102
1 „ type „Ceram"	46	39	85
2 „ type „Lombok"	94	78	172
6 „ type „Nias"	321	252	573
2 stoomopnemingsvaartuigen	48	114	162
6 torpedobooten, torpedo-atelier en kazerneering	95	72	167
1 wachtschip te Soerabaja	140 [2]	42	182
Staf	19 [3]	1	20
Som . . .	828	635	1463
Inlanders 10 pct. en Europeanen 5 pct. bovenrol	39	64	103
Totaal . . .	867	699	1566

Toelichtingen.

1) Waaronder 1 kapitein ter zee, commandant der Java-divisie, 1 kapitein-luitenant ter zee, commandant van het vlaggeschip der Java-divisie, 1 luitenant ter zee der 1ste klasse, adjudant van den commandant der Java-divisie.

2) Waaronder 1 luitenant ter zee der 1ste klasse, equipagemeester, 1 luitenant ter zee der 2de klasse, onder-equipagemeester, 3 officieren-machinist der 2de klasse, d.d. als werktuigkundig ingenieur, 1 konstabel-majoor, 1 smid-majoor bij het Marine-etablissement, 1 stuurman-majoor bij den tijdbal, 2 sergeant-konstabels bij de kustbatterijen te Soerabaja.

3) Waaronder 1 luitenant ter zee der 1ste klasse, adjudant van den Gouverneur-Generaal.

B. Scheepsmacht in West-Indië, voor buitenlandschen dienst en voor politietoezicht.

Bestemming.	Sterkte.	Aantal maanden in dienst. Binnengaats.	Buitengaats. Buiten de keerkringen.	Buitengaats. Binnen de keerkringen.	Aantal maanden buiten dienst.
I. *West-Indië.*					
1 pantserschip „Kortenaer" [1].	269 [3]	—	—	11	—
1 „ „de Ruyter" [2].	69 [4]	—	—	1	—
II. *Buitenlandsche dienst.*					
1 pantserschip „Hertog Hendrik" . . .	69 [5]	3	3	2	4
1 „ „Kortenaer" [1].	[3]	—	½	½	—
1 „ „de Ruyter" [2].	[4]	3	4½	½	3
1 pantserdekschip „Noordbrabant" . . .	69 [6]	½	1	1	9½
1 „ „Koningin Wilhelmina" der Nederlanden".	69 [7]	1	1	1	9
1 instructieschip „Nautilus"	224 [8]	3	9	—	—
III. *Politietoezicht.*					
1 schoener „Zeehond".	72	6	6	—	—
1 „ „Dolfijn"	47	6	6	—	—
1 „ „Argus"	5 [9]	3½	3½	—	5

Toelichtingen.

1) Deze bodem vertrekt 1 Jan. 1904 uit Nederland naar West-Indië, komt daar 1 Febr. aan en blijft verder gedurende het jaar 1904 aldaar gestationneerd.

2) Deze bodem wordt 1 Febr. 1904 in West-Indië afgelost door de „Kortenaer", is daarna bestemd voor de oefeningsreis met de adelborsten van het oudste jaar van het Kon. Instituut voor de marine en wordt 1 October 1904 uit dienst gesteld.

3) Bovendien zijn gedurende het verblijf in West-Indië daar aan boord 8 inlandsche matrozen en 8 inlandsche stokers.

4) Alleen officieren en mariniers; de overige bemanning wordt gevoerd in de bovenrollen der wachtschepen (torpedomakers in het korps torpedisten). Bovendien zijn gedurende het verblijf in West-Indië daar aan boord 8 inlandsche matrozen en 8 inlandsche stokers.

Gedurende den tijd dat het schip in dienst is, komen hierbij 273 koppen.

5, 6, 7. Alleen officieren en mariniers; de overige bemanning wordt gevoerd in de bovenrollen der wachtschepen (torpedomakers in het korps torpedisten); gedurende den tijd dat het schip in dienst is, komen hierbij voor 5) 273 koppen, voor 6) 262 koppen en voor 7) 223 koppen.

8. Waaronder 20 matrozen der 1ste klasse en 145 jongens in opleiding.

9. Alleen officieren en mariniers; de overige bemanning wordt gevoerd in de bovenrol van het wachtschip te Willemsoord en bedraagt 26 koppen.

C. Binnenlandsche dienst.

Bestemming.	Sterkte.	Aantal maanden in dienst.	Aantal maanden buiten dienst.
I. *Torpedodienst.*			
Korps torpedisten en torpedomakers	226 *a*)		
1 instructieschip voor torpedisten te Willemsoord .	103 *b*)	12	
1 „ „ „ te Hellevoetsluis	49 *c*)	12	
1 „ „ „ te Amsterdam .	30 *d*)	12	
II. *Defensiematerieel.*			
1 pantserschip „Evertsen"	268 *e*)	12	
1 „ „Piet Hein".	36 *f*)	9	3
1 monitor „Reinier Claeszen".	114 *g*)	12	
1 „ type „Cerberus".	66 *h*)	12	
2 riviervaartuigen type „Isala"	50 *i*)	12	
1 kanonneerboot Willemsoord.	4 *j*)	7	5
1 „ Amsterdam	4 *k*)	7	5
1 „ Hellevoetsluis	4 *l*)	4	8
1 „ Rotterdam	29	12	
1 „ Vlissingen	30	12	
Herhalingsoefeningen zeemilitie (510 man) . . .			
III. *Instructie- en logementschepen.*			
1 instructieschip voor jongens „Admiraal van Wassenaer".	474 *m*)	12	
1 instructieschip voor jongens en matrozen te Hellevoetsluis	226 *n*)	12	
1 logementschip voor zeemiliciens	628 *p*)	$4^1/_2$	$7^1/_2$
1 artillerie-instructieschip	154 *q*)	12	
1 instructieschip voor de marine-reserve te Willemsoord met logementschip	332 *r*)	12	
1 instructieschip voor de marine-reserve te Rotterdam	229 *s*)	12	
IV. *Wachtschepen.*			
1 wachtschip te Willemsoord.	1366 *t*)	12	
1 „ „ Hellevoetsluis	880 *u*)	12	
1 „ „ Amsterdam	698 *v*)	12	

Toelichtingen.

a. Hieronder zijn begrepen de torpedomakers van de schepen die geen vol jaar in dienst zijn.

b. Waaronder 38 machinisten en stokers voor de torpedobooten. Gedurende 6 maanden komen hierbij 28 zeemiliciens torpedist en 14 zeemiliciens-stoker.

c. Waaronder 19 machinisten en stokers voor de torpedobooten.

d. Waaronder 8 machinisten en stokers voor de torpedobooten.

e. Gedurende 6 maanden wordt de bemanning verminderd met 77 koppen, die dan worden gevoerd in de bovenrollen der wachtschepen en vermeerderd met 88 zeemiliciens.

f. Alleen officieren en mariniers; de overige bemanning uit de bovenrollen der wachtschepen en wel 3 maanden 232 koppen, zonder zeemiliciens en gedurende 6 maanden 155 koppen en 83 zeemiliciens.

g, h, i. Zonder de zeemiliciens, gedurende 6 maanden komen hierbij voor *g* 44 zeemiliciens, voor *h* 42 idem en voor *i* 38 idem, gedurende de overige 6 maanden worden de bemanningen vermeerderd respectievelijk met 44, 42 en 38 vrijwilligers uit de bovenrollen der wachtschepen.

j, k, l. Alleen officieren en mariniers; de overige bemanning voor ieder 16 koppen uit de bovenrollen der wachtschepen. Gedurende 4 maanden wordt de bemanning van de kanonneerbooten te Willemsoord en te Hellevoetsluis vermeerderd met 14 zeemiliciens, terwijl de bemanning van de kanonneerboot te Amsterdam gedurende 6 maanden met een gelijk aantal zeemiliciens wordt uitgebreid.

m. Waaronder 300 jongens, 10 korporaal geweermakers-monteur en 14 leerling-geweermakers-monteur; gedurende 6 maanden komen hierbij 2 zeemiliciens (kok en hofmeester).

n. Waaronder 145 jongens en 15 matrozen der 1ste klasse in opleiding voor kwartiermeester.

p. Officieren, mariniers en 510 zeemiliciens; de laatsten echter slechts 8 maanden en 1 week op de „Neptunus"; den overigen tijd doen zij dienst op het defensie-materieel en de wachtschepen. Het overige gedeelte van de equipage van de „Neptunus", 70 koppen, is begrepen in de bovenrollen der wachtschepen.

q. Waaronder 60 man in opleiding voor kanonnier; gedurende 6 maanden komt bij de bemanning 1 zeemilicien (kok).

r. Waaronder 279 koppen marine-reserve.

s. „ 202 „ „

t. Waaronder 46 muzikanten, 49 koppen bij de opleiding van lichtmatrozen en 1070 man bovenrol. Gedurende $1^1/_4$ maand komen hierbij 108 en gedurende $4^3/_4$ maand 120 zeemiliciens.

u. Waaronder 29 koppen bij de opleiding van leerling-machinist en 636 man bovenrol. Gedurende $1^1/_4$ maand komen hierbij 16 en gedurende $4^3/_4$ maand 2 zeemiliciens (ziekenverpleger).

v. Waaronder 8 koppen bij de opleiding van adspirant-administrateurs, 148 koppen bij de kweekschool voor zeevaart en 419 man bovenrol. Gedurende 6 maanden komen hierbij nog 83 zeemiliciens.

Bijlage Q.

OPGAVE.

1°. van het verloop der verschillende rangen en graden van 1 Januari 1902 tot 1 Januari 1903;
2°. van de sterkte van het personeel, benoodigd in vredestijd voor het in het jaar 1904 aanwezige materieel;
3°. van de sterkte van het personeel, benoodigd ter bemanning der vloot in oorlogstijd en van het personeel gevorderd voor andere diensten in oorlogstijd;
4°. van het op non-activiteit zijnde personeel op den 1sten Januari 1903;
5°. van het aantal kanonniers, dat voor de bemanning der vloot in oorlogstijd wordt noodig geacht, en van de aanwezige kanonniers.

Rangen en Qualiteiten.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1902.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1903.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1904 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit op 1 Januari 1903.
Vlagofficier	5	5	5	5	-
Kapitein ter zee	26	26	23	28	6
Kapitein-luitenant ter zee	37	37	32	43	4 1)
Luitenant ter zee der 1ste klasse	120	120	129	156	10 2)
" " " " 2de "	226	220	206	209	17 3)
Adelborst der 1ste klasse	62	56	96	137	1 4)
" " 2de "	40	41	-	-	-
" " 3de "	54	43	-	-	-
Kolonel der mariniers	1	1	-	1	-
Luitenant-kolonel der mariniers	4	4	-	2	1 5)
Kapitein der mariniers	12	12	5	11	-
Luitenant der mariniers	30	30	19	28	-
Adelborst 2de klasse der mariniers	-	-	-	-	-
" 3de " " "	-	-	-	-	-
Intendant der mariniers	1	1	1	1	-
Kapitein-kwartiermeester d. mariniers	2	2	-	2	-
Luitenant-kwartiermeester d. mariniers	2	2	-	1	-
Inspecteur v/d. geneeskundigen dienst	1	1	1	1	-
Dirigeerend officier van gezondheid	5	5	5	5	-

1) waarvan 1 wegens ziekte.
2) waarvan 4 wegens ziekte en 1 wegens verlof tot het deelnemen aan eene wetenschappelijke expeditie in Suriname.
3) waarvan 7 wegens ziekte, 2 wegens verlof tot het volgen van de lessen in de electriciteitsleer aan de Hooge school te Luik en 1 wegens verlof tot het waarnemen van eene betrekking buiten het zeewezen, onder stilstand van alle inkomsten, bij [illegible] en de opklimming in de ranglijst.
4) wegens ziekte.
5) lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Rangen en Qualiteiten.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1902.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1903.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1904 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit op 1 Januari 1903.
Officier van gezondheid der 1ste klasse	46	45	35	35	1 [1]
" " " " 2de "	21	21	34	40	1
Apotheker der 1ste klasse	2	2	1	2	"
" " 2de "	2	2	8	2	"
Hoofdinspecteur van administratie .	1	1	1	1	"
Inspecteur van administratie . . .	3	8	8	8	"
Officier van administratie der 1ste kl.	24	24	28	26	5 [2]
" " " " 2de "	41	45	33	40	7 [3]
Adjunct-administrateur.	8	6	12	18	"
Adspirant-administrateur	6	9	"	6	"
Inspecteur v/d. marine-stoomv.dienst	1	1	1	1	"
Officier-machinist der 1ste klasse . .	10	10	89	87	"
" " " 2de " . .	25	25			1 [4]
Opperschipper	17	16	20	20	"
Schipper	20	20	20	30	"
Bootsman.	152	149	124	150	"
Kwartiermeester	166	179	168	210	"
Opperkonstabel	6	8	8	7	"
Konstabel-majoor	19	20	15	24	"
Sergeant-konstabel	75	78	77	81	"
Korporaal-konstabel	81	77	79	84	"
Oppergeweermaker-monteur	"	"	"	"	"
Geweermaker-monteur majoor . . .	"	"	"	"	"
Sergeant-geweermaker monteur. . .	"	"	"	"	"
Korporaal-geweermaker monteur . .	"	"	10	"	"
Leerling-geweermaker monteur. . .	"	"	14	"	"
Timmerman-majoor	8	9	5	4	"
Sergeant-timmerman.	28	33	19	28	"
Korporaal-timmerman	22	19	21	31	"
Timmerman	11	9	6	6	"
Bottelier-majoor	9	9	6	5	1 [4]
Sergeant-bottelier	32	32	18	20	"
Korporaal-bottelier	27	30	31	39	"
Bottelier	18	17	20	20	"
Ziekenverpleger-majoor.	8	8	5	9	"

1) wegens ziekte.
2) waarvan 2 wegens ziekte.
3) " 6 " "
4) wegens ziekte.

RANGEN EN QUALITEITEN.	Feitelijke sterkte op 1 Januari 1902	Feitelijke sterkte op 1 Januari 1903	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Rangen en Qualiteiten.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1902.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1903.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1904 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit op 1 Januari 1903.
Korporaal-torpedomaker	61	77	73	73	"
Torpedomaker	8	4	"	"	"
Oppertorpedist	4	4	4	4	"
Torpedist-majoor	16	19	20	20	"
Sergeant-torpedist	32	30	35	35	"
Korporaal- "	38	45	40	40	"
Torpedist der 1ste klasse	38	28	30	30	"
" " 2de "	4	3	2	2	"
Hoofdmachinist der 1ste klasse	32	33	65	63	"
" " 2de "	40	42			
Machinist der 1ste klasse	82	72	83	189	"
" " 2de "	61	58	89	179	1 [1]
Adspirant-machinist	30	33	69	92	"
Leerling- "	64	71	"	"	"
Stoker-majoor	5	7	"	"	"
Sergeant-stoker	45	52	57	56	"
Korporaal-stoker	268	278	317	387	"
Stoker der 1ste klasse	357	462	318	393	"
" " 2de "	461	332	233	269	"
" " 3de "	100	168			
Zeemilicien-stoker	"	"	"	"	"
Adj.-onderofficier der mariniers	3	3	"	2	"
Sergeant-majoor	14	14	4	6	"
Sergeant	99	105	52	53	"
Korporaal	142	168	120	159	"
Marinier der 1ste klasse	494	499	1107	1623	"
" " 2de "	493	518			
" " 3de "	726	639			
Sergeant-tamboer	1	1	"	"	"
" hoornblazer	1	1	"	"	"
Korporaal-tamboer	3	3	"	"	"
Tamboer der 1ste klasse	26	27	62	69	"
" " 2de "	16	15			
" " 3de "	49	48			
Sergeant- of korporaal-pijper	1	1	"	"	"
Pijper der 1ste klasse	9	9	20	23	"
" " 2de "	7	10			

1) wegens ziekte

RANGEN EN QUALITEITEN.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1902.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1903.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel waarop in 1904 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit op 1 Januari 1903.
Pijper der 3de klasse	17	13	"	"	"
Sergeant-majoor-schrijver	3	3	"	"	"
Sergeant-schrijver	3	3	"	"	"
Korporaal- "	3	3	"	"	"
Fourier- "	8	8	"	"	"
Meester-geweermaker	3	3	"	"	"
" kleermaker	1	1	"	"	"
Hoofdmagazijnknecht	1	1	"	"	"
Magazijnknecht	3	3	"	"	"
Onderofficieren, behoorende tot den staf	"	"	"	"	"
Marine-Reserve.					
Luitenant ter zee der 1ste klasse	7	11	5	"	"
" " " " 2de "	26	25	30	"	"
Adelborst der 1ste klasse	27	30	37	"	"
Buitengewoon adelborst	42	45	44	"	"
Matroos der 1ste klasse	135	171	160	"	"
" " 2de "	113	87	100	"	"
Torpedist der 1ste klasse	4	7	10	"	"
" " 2de "	4	5	10	"	"
Hoofdmachinist der 1ste klasse	"	"	"	"	"
" " 2de "	"	"	"	"	"
Machinist der 1ste klasse	1	8	12	"	"
" " 2de "	16	24	32	"	"
Adspirant-machinist	53	70	98	"	"
Leerling-machinist	26	26	34	"	"
Sergeant-stoker	"	"	"	"	"
Korporaal- "	15	12	20	"	"
Stoker der 1ste klasse	36	36	40	"	"
" " 2de "	5	11	16	"	"
Totaal	12100	12158	8 959	10768	60

Om het bestaande materieel in oorlogstijd van het benoodigde aantal kanonniers te kunnen voorzien, zijn benoodigd:

345 kanonniers der 1ste klasse,
432 " " 2de "

Op den 1sten Januari 1903 waren aanwezig:

415 kanonniers der 1ste klasse,
443 " " 2de "

Bijlage S.

OPGAAF VAN DE GERAAMDE KOSTEN DER VERSCHILLENDE OPLEIDINGEN, VOORKOMENDE IN DE BEGROOTING VOOR 1904.

BESTEMMING DER OPLEIDING.	Raming voor 1904.		Werkelijke begrootingsuitgaven voor 1902.	
	Art.	Bedrag in Gld.	Art.	Bedrag in Gld.
I. Adelborsten bij het Kon. Instituut voor de marine te Willemsoord	38	145 768,70^{5}	34	120 259,26^{5}
II. Adsp.-administrateurs .	39	14 678,28	35	11 300,26
III. Leerlingen-machinist . .	40	56 681,24	36	41 823,47
IV. Jongens bij de Kweekschool voor zeevaart .	41	30 526,00	37	34 094,44
V. Voortgezette opleidingen	42		38	
a. matrozen en jongens.		13 344,66^{5}		10 625,96^{5}
b. lichtmatrozen aan boord van het wachtschip te Willemsoord .		200,00		4,50
c. kanonniers		130,00		395,00
d. ziekenverplegers bij het hospitaal te Hellevoetsluis		„		150,00
e. timmerlieden.		950,00		894,25^{5}
f. stokers		1 812,00		785,16^{5}
g. herhalingscursus voor machinisten		870,00		335,70
h. practische cursus voor adspirant-machinisten .		11 040,00		6 960,00
i. geweermakers-monteur		2 947,00		„
j. koks en hofmeesters .		1 908,00		632,65
k. cursus in gymnastiek, schermen en zwemmen.		3 590,00		3 454,37
VI. Studenten aan de Universiteiten	43	20 000,00	39	3 600,00
VII. Kosten van examens. .	44	9 500,00	40	9 371,02

Bijlage U.

BEKNOPT VERSLAG BETREFFENDE DEN GEZONDHEIDSTOESTAND BIJ DE NEDERLANDSCHE ZEEMACHT GEDURENDE HET JAAR 1902.

Bij de beschouwing van den gezondheidstoestand der Nederlandsche zeemacht gedurende het jaar 1902, komen de navolgende takken van dienst in aanmerking:

I. *Schepen bestemd voor binnenlandschen dienst.*

Op de vloot binnenslands waren op 1 Januari 1902 onder behandeling gebleven 66 lijders; gedurende dat jaar kwamen daarbij 3973 nieuwe ziektegevallen, zoodat in het geheel 4039 personen onder behandeling zijn gekomen.

De gemiddelde sterkte der bemanning bij dit gedeelte der zeemacht nu, bedroeg 3914 met inbegrip van de zeemilitie en na reductie van den diensttijd tot een geheel jaar, zoodat het ziektecijfer 101,5 procent van de sterkte bedroeg.

Van deze 4039 zieken herstelden aan boord 2449, werden geëvacueerd naar verschillende ziekeninrichtingen 1501, overleden aan boord 4 en in de hospitalen of eigen woning 7, terwijl op 1 Januari 1903 nog 85 lijders onder behandeling bleven.

Aan boord overleden ten gevolge van:

Submersio	3
Fractura cranii	1
Totaal . .	4

en in de ziekeninrichtingen aan:

Vitium cordis	3
Pleuritis exsudativa	1
Peritonitis suppurativa	1
Gastro enteritis	1
Nephritis chronica	1
Totaal . .	7

De sterfte bedroeg dus 11, uitmakende 0,28 procent van de sterkte.

Behalve de 66 van het vorige jaar overgebleven zieken werden behandeld:

Endemische ziekten	209
Epidemische ziekten	109
Sporadische ziekten	1566
Verwondingen en accidenten . .	732
Chirurgische ziekten	569
Oogziekten	87
Venerische ziekten	552
Koortsvrije huidziekten	149
Totaal . .	3973

II. *Mariniers in de garnizoenen.*

Van de niet ingescheepte mariniers waren den 1sten Januari 1902, 15 lijders onder behandeling gebleven.

In den loop van dat jaar zijn daarbij 724 nieuwe ziektegevallen onder behandeling gekomen, uitmakende 90,7 procent van de sterkte, groot 798 koppen.

Van deze 730 herstelden in de kazernes 459, werden geëvacueerd 256 en bleven op 1 Januari 1903, 24 onder behandeling, terwijl 3 overleden in het hospitaal.

In het hospitaal overleden ten gevolge van:

Tuberculosis pulmonum	2
Pneumonia crouposa	1
Totaal . .	3

De sterfte bedroeg dus 3, uitmakende 0,37 procent van de sterkte.

Behandeld werden wegens:

Endemische ziekten	24
Epidemische ziekten	10
Sporadische ziekten	350
Verwondingen en accidenten . .	125
Chirurgische ziekten	87
Oogziekten.	20
Venerische ziekten.	96
Koortsvrije huidziekten	12
Totaal . .	724

III. *Schepen bestemd voor buitenlandschen dienst.*

Na reductie van den tijd van dienst dezer schepen gedurende het verslagjaar tot een geheel jaar, bedroeg het aantal koppen 1064.

Op den 1sten Januari 1902 bleven onder behandeling 17 lijders, waarbij zich 1722 nieuwe ziektegevallen hebben voorgedaan, uitmakende 161 procent van de sterkte.

Van deze lijders herstelden aan boord 1366, werden geëvacueerd naar verschillende hospitalen 313 en bleven op 1 Januari 1903, 59 onder behandeling, terwijl aan boord dezer bodems een schepeling is overleden ten gevolge van:

Submersio	1
Totaal	1

Overleden in de hospitalen aan:

Delirium tremens	1
Eresypilas phlegmonosa	1
Totaal . .	2

De sterfte bij dezen tak van dienst bedroeg dus 3, uitmakende 0,28 procent van de sterkte.

De voorgekomen nieuwe ziektegevallen laten zich naar hunnen aard als volgt rangschikken:

Endemische ziekten	75
Epidemische ziekten	1
Sporadische ziekten	592
Verwondingen en accidenten. .	330
Chirurgische ziekten.	242
Oogziekten	33
Venerische ziekten	393
Koortsvrije huidziekten. . . .	56
Totaal . . .	1722

IV. Overzicht van den geneeskundigen buitendienst bij de zeemacht.

Bleven onder behandeling op 1 Jan. 1902.	NAMEN DER PLAATSEN.	Onder behandeling gekomen.	Hersteld.	Geëvacueerd.	Overleden.	Bleven onder behandeling op 1 Jan. 1903.
188	Willemsoord	5771	5696	15	30	218
86	Amsterdam	1673	1600	45	13	101
42	Hellevoetsluis	431	430	„	2	41
29	Rotterdam	344	327	„	6	40
„	Leiden	27	22	1	„	4
3	Vlissingen	60	52	1	1	9
348	Totaal . .	8306	8127	62	52	413

V. Geneeskundige dienst bij 's Rijks werven.
(Verwondingen bij de uitoefening van den dienst).

Bleven onder behandeling op 1 Jan. 1902.	NAMEN DER PLAATSEN.	Onder behandeling gekomen.	Hersteld.	Geëvacueerd.	Overleden.	Bleven onder behandeling op 1 Jan. 1903.
1	Willemsoord.	64	60	1	„	4
„	Amsterdam	74	65	5	„	4
2	Hellevoetsluis	63	64	„	„	1
3	Totaal . .	201	189	6	„	9

VI. *Schepen in West-Indië gestationneerd.*

Op de schepen in West-Indië gestationneerd bleven op 1 Januari 1902 onder behandeling 5 lijders.

In den loop van dat jaar kwamen 169 nieuwe ziektegevallen bij, uitmakende 140 percent van de sterkte, groot 120 koppen.

Van deze 174 lijders herstelden aan boord 123, werden 37 geëvacueerd en bleven op 1 Januari 1903 nog 14 onder behandeling.

Aan boord dezer schepen hadden geen sterfgevallen plaats.

Onder behandeling kwamen wegens:

Endemische ziekten	1
Epidemische ziekten	„
Sporadische ziekten	46
Verwondingen en accidenten . .	37
Chirurgische ziekten	19
Oogziekten.	4
Venerische ziekten.	58
Koortsvrije huidziekten	4
Totaal . .	169

VII. *Schepen behoorende tot het eskader in Oost-Indië.*

A. Europeesche schepelingen.

Van de Europeesche bemanning bleven op 1 Januari 1902, 135 lijders onder behandeling, terwijl in den loop van dat jaar 4118 nieuwe ziektegevallen bijkwamen, uitmakende 155 percent van de sterkte, groot 2652 koppen.

Van de onder behandeling gekomenen herstelden aan boord 2967, werden geëvacueerd 1171, overleden aan boord 19 en van de naar de hospitalen geëvacueerden 49, terwijl op 1 Januari 1903 nog 96 onder behandeling bleven.

Onder behandeling gekomen wegens:

Endemische ziekten	937
Epidemische ziekten	329
Sporadische ziekten.	1292
Verwondingen en accidenten .	481
Chirurgische ziekten	342
Oogziekten	33
Venerische ziekten	622
Koortsvrije huidziekten . . .	82
Totaal . .	4118

De aan boord overledenen zijn gestorven aan:

Febris intermittens.	4
Cholera	9
Insolatio.	1
Vulnera varia.	2
Submersio	2
Suicidium	1
Totaal . .	19

Terwijl de doodsoorzaken van de overledenen [illegible] of van boord van particuliere schepen, waren:

Paralysis cordis	1
Pericarditis acuta	1
Cholera	40
Febris intermittens	5
Febris typhoidea	2
Totaal	49

De sterfte bedroeg dus 68, uitmakende 2,5 percent van sterkte.

B. Inlandsche schepelingen.

Van de Aziatische schepelingen bleven op 1 Januari 1[illegible] onder behandeling 17 lijders.

In den loop van 1902 zijn onder behandeling gekomen 1[illegible] uitmakende 124 percent van de sterkte, groot 1048 koppen.

Onder behandeling kwamen wegens:

Endemische ziekten	418
Epidemische ziekten	33
Sporadische ziekten	[illegible]
Verwondingen en accidenten	156
Chirurgische ziekten	[illegible]
Oogziekten	[illegible]
[illegible] ziekten	[illegible]
[illegible]	[illegible]
Totaal	[illegible]

[illegible] aan

[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
Totaal	[illegible]

[illegible] de hospitalen [illegible]

[illegible]	1
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]

[illegible] bedroeg dus [illegible]

Uit de voorgaande opgaven wordt het volgend beknopt overzicht verkregen:

Verschillende diensten.	Sterktecijfer.	Aantal zieken.	Percentagewijze verhouding tot de sterkte.	Aantal overledenen.	Percentagewijze verhouding tot de sterkte.
Schepen binnengaats	3914	3973	101,5	11	0,28
Mariniers in de garnizoenen	798	724	90,7	3	0,37
Geneeskundige buitendienst	"	8306	"	52	"
Geneeskundige dienst bij 's Rijks werven	2342	verwondingen: 201	8,5	"	"
Schepen bestemd voor buitenlandschen dienst	1064	1722	161	3	0,28
Schepen in West-Indië gestationneerd	120	169	140	"	"
Schepen in O.-I. gestationneerd:					
a. Europeanen	2852	4118	155	68	2,5
b. Inlanders	1048	1301	124	13	1,2

Uit eene vergelijkende beschouwing der eindcijfers van het voorliggend rapport, met die van het vorige jaar, blijkt, dat bij den eenen tak van dienst eene geringe vermeerdering, bij den anderen daarentegen eene kleine vermindering van ziektegevallen heeft plaats gevonden.

De gezondheidstoestand van het personeel der Koninklijke Nederlandsche marine gedurende het jaar 1902, zoude dan ook bevredigend kunnen genoemd worden, indien hier niet moest worden gereleveerd, dat bij de bemanning van het eskader in Nederlandsch-Indië, de cholera eene belangrijke verhooging van het sterftecijfer heeft veroorzaakt, terwijl juist het aantal zieken in verhouding tot de sterkte der zeemacht in Oost-Indië niet onbelangrijk is verminderd. Ondanks de onmiddellijk tegen genoemde ziekte getroffen krachtigste hygiënische maatregelen, valt een verlies van 49 Europeesche schepelingen aan deze ziekte te betreuren.

Beri-beri deed zich bij de Europeesche bemanning der vloot in Oost-Indië gedurende het verslagjaar slechts in negen ziektegevallen voor, waarbij zich geene sterfgevallen hebben voorgedaan.

Bijlage IV.

OPGAAF DER SOMMEN BESTEED VOOR SCHEPEN IN AANBOUW, IN DIENST EN BUITEN DIENST, GEDURENDE HET JAAR 1902, VOLGENS DE DAARVAN GEHOUDEN LIVRETTEN.

NAMEN DER SCHEPEN.	Bedrag in guldens.
IN AANBOUW.	
Koningin Regentes .	214 095,51
Hertog Hendrik . .	1 646 012,47
De Ruyter . . .	1 944 829,52
Pantserschip D . .	17 199,47^5
Smeroe	161 612,27
Tangka	161 607,38
Wajang	181 614,01^5

NAMEN DER SCHEPEN.	Bedrag in guldens.	
	Romp.	Verbruiks-artikelen.
IN DIENST.		
Pantserschepen:		
Evertsen . .	11 399,09	52 561,77
Piet Hein . .	15 747,33^5	″
Koningin Regentes	32 207,75	94 912,65
De Ruyter . .	4 224,96^5	22 730,16^5
Kortenaer . .	″	218,80^5
Schorpioen . .	1 024,47	18 016,13^5
Pantserd.schepen:		
Holland . .	97 279,30^5	114636,53^5
Zeeland . .	53 231,12^5	40 556,85^5
Utrecht . .	4 317,81^5	93 130,47^5
Gelderland . .	16 465,54	″
Noordbrabant .	57 254,11^5	″
Koningin Wilh. d. Nederlanden	23 904,70	″
Friesland . .	30 544,40^5	35 410,79

NAMEN DER SCHEPEN.	Bedrag in guldens.	
	Romp.	Verbruiks-artikelen.
Monitors:		
Reinier Claeszen	5 416,33^5	27 287,99^5
Cerberus . .	5 631,10	14 682,84
Bloedhond . .	1 048,29^5	7 966,70
Riviervaartuigen:		
Isala . . .	6 297,88^5	2 525,23
Merva. . .	654,98	2 798,24
Fregatten:		
Tromp . .	439,11^5	22 486,52^5
Korvet:		
Sommelsdijk .	60,19	7 426,02^5
Schoener:		
Suriname . .	493,65^5	6 156,85^5
Kanonneerbooten:		
Bulgia . .	785,09	4 072,90
Dufa . . .	611,02^5	5 182,79
Hefring . .	1 251,52^5	5 137,07^5
Ulfr . . .	686,10^5	3 134,45
Brak . . .	311,20^5	37,32
Hadda . .	62,97	″
Braga. . .	171,70^5	1 070,80
Vischtorp.booten:		
Ardjoeno . .	1 732,18^5	″
Dempo . .	169,28^5	″
Cycloop . .	268,57	349,21
Ophir . . .	1 063,98	1 824,12
Pangrango. .	856,69	1 767,11^5

NAMEN DER SCHEPEN.	Bedrag in guldens.	
	Romp.	Verbruiks-artikelen.
Rindjani	723,77	1 723,08^5
Empong	13,50	287,68
Batok	3,40	„
Nobo	„	30,00
Hekla	380,71	327,63
XV	186,36^5	361,28^5
Overige torpedob.:		
Dir. Willemsoord	717,18^5	1 018,31^5
Politievaartuigen:		
Zeehond	3 282,84	14 879,09^5
Dolfijn	4 108,56^5	9 434,12^5
Argus	604,29^5	792,02
Sommelsdijk	1 223,88	2 822,34^5
Opnem.vaartuig:		
Geep	„	0,28
Instr.vaartuigen:		
Adm.v.Wassenaer	3 994,51^5	16 775,06
No. 16	33,45	1 451,51^5
Bellona	6 305,45	87 768,76^5
Nautilus	2 932,87	19 402,22^5
Ever	0,38	186,50
Gier	1 902,80^5	7 740,14^5
Havik	1 049,79	3 858,27^5
Marnix	2 216,07	5 470,57
Urania	3 057,25	3 699,70
Aruba	524,75	„
Heldin	69,21	545,14
Sperwer	167,93^5	183,13
Das	515,69	177,37
Castor	541,58^5	1 551,33
Wachtschepen:		
Prins Maurits	744,08^5	4 055,83
Adolf Hertog van Nassan	2 152,59	21 210,47^5
Van Galen	894,91^5	9 660,76

NAMEN DER SCHEPEN.	Bedrag in guldens.	
	Romp.	Verbruiks-artikelen.
Logem.schepen:		
Vulkaan	1 048,98	2 728,19
Buffel	1 029,79	13 953,92
Neptunus	1 108,09^5	1 663,58^5
Amstel	148,60	2 645,25
Het Loo	236,15	3 149,16
Stoombarkassen en stoomsloepen:		
Dir. Amsterdam	29,32	153,33
„ Willemsoord	2 249,48^5	6,15
„ Hellevoetsluis	368,67	957,82^5
Diversen	2 447,29	2 375,46^5
BUITEN DIENST.		
Pantserschepen:		
Kortenaer	105 470,30	21 607,29
Schorpioen	2 280,50	3 585,97^5
Stier	3 731,54	167,14^5
Pantserd.schepen:		
Holland	66 722,73	40 143,21
Friesland	13 231,34^5	„
Monitors:		
Draak	1 515,21^5	„
Matador	587,51^5	„
Luipaard	725,90^5	170,53^5
Wesp	422,79	„
Haai	502,74^5	„
Hyena	472,07^5	„
Panter	381,00^5	„
Krokodil	1 879,92^5	733,39^5
Heiligerlee	1 558,53^5	731,38^5
Bloedhond	1 511,58^5	1 818,05^5
Riviervaartuigen:		
Mosa	519,50^5	„

UITTREKSEL UIT DE BEGROOTING VAN NED. INDIË 1904.

HOOFDSTUK I.

VIIIste AFDEELING. UITGAVEN IN NEDERLAND.

Onderafd.	56.	Marine-etablissement en daartoe behoorende inrichtingen		*f* 1 765
"	57.	Bijdrage aan het Departement van Marine in Nederland tot restitutie van kosten van het hydrographisch bureau.		
		a. Uitgaven ten behoeve van het personeel	*f* 10 460	
		b. Uitgaven ten behoeve van het materieel	14 160	
				24 620
"	58.	Personeel der zeemacht		2 382 375
"	59.	Materieel der zeemacht		1 104 000
"	60.	Onvoorziene uitgaven		50 000
				f 3 562 760

HOOFDSTUK II.

VIIIste AFDEELING. UITGAVEN IN NED. INDIË.

Onderafd.	132.	Het Departement en de algemeene dienst.	*f* 210 200
"	133.	Marine-etablissement en daartoe behoorende inrichtingen	431 018
"	134.	Steenkolenpakhuizen	15 110
"	135.	Magnetische en meteorologische waarnemingen	41 060
"	136.	Hydrographische dienst	37 300
"	137.	Haveninrichtingen	208 772
"	138.	Gouvernements-Marine, bebakening, kustverlichting en loodswezen	1 253 369
"	139.	Personeel der zeemacht	882 550
"	140.	Materieel der zeemacht	1 708 300
"	141.	Reis-, verblijf- en transportkosten	124 000
"	142.	Voorschotten op traktement of andere inkomsten	15 000
"	143.	Onvoorziene uitgaven	150 000
			f 5 076 679

UITTREKSEL UIT DE MEMORIE VAN TOELICHTING.

Tot de aanzienlijke vermindering van het eindcijfer dezer afdeeling heeft vooral geleid eene lagere raming van de uitgaven voor het materieel der zeemacht, aangeduid in onderafd. 59 van Hoofdstuk I en onderafd. 140 van Hoofdstuk II.

Bij deze begrooting is gerekend op eene noodzakelijke ver-

betering van de gelegenheid tot het kolenladen aan boord van oorlogsschepen aan het Marine-etablissement te Soerabaja.

Het plan bestaat om de aan de Oostzijde van het bassin van het M. E. bestaande — op afstanden van gemiddeld 25 M. van elkander gelegen — acht laad- en lossteigers, elk 13 M. lang, tot een geheel te vereenigen en dezen steiger in noordelijke richting met 35 M. te verlengen, derwijze, dat dit noordelijk einde zich uitstrekt tot voor de noordelijke kolenloodsen. Hierdoor wordt de afstand van de schepen tot deze loodsen zoo klein mogelijk, wat aan het vlugge laden bevorderlijk zal wezen. De uitvoering van dit plan zal ongeveer f 67 000 kosten, waarvan f 26 000 aan materialen van den lande; f 13 000 voor uitgaven in Indië (onderafd. 133 *f*) en f 28 000 voor uitgaven in Nederland (onderafd. 59, *c*).

Wat betreft de sommen, welke in het belang der kustverlichting worden aangevraagd bij onderdeel *e* van onderafd. 59 en bij onderdeel *r* van onderafd. 138 moge het volgende dienen.

Het ten vorigen jare ontworpen plan betreffende de uitbreiding van de kustverlichting van den Indischen Archipel, is nu gereed.

Bij de samenstelling daarvan is rekening gehouden met de noodzakelijke verlichting van eenige in belangrijkheid toenemende zeewegen door onzen Archipel. Eén daarvan is de route tusschen Singapore-Java en de Torresstraat. Een andere internationale weg door het oostelijk deel van den Archipel is die door straat Manipa, tusschen de eilanden Ceram en Boeroe, welken de stoomschepen volgen van Japan, via Hongkong en Manilla, naar de Australische Oostkust-havens, of omgekeerd.

Voorts dient de verlichting van de Oostzijde van Straat Makasser ter hand genomen te worden.

De in de laatste jaren op Borneo's Oostkust, bezuiden Kaap Mangkalihat, tot stand gebrachte verlichting voldoet aan vrij hooge eischen, doch de Westkust van Celebes is, behalve het eiland Toegoean of Noordwachter (noordelijke ingang van Straat Makasser) en de hoofdplaats Makasser, nog niet verlicht.

Voor eene veilige vaart langs de genoemde wegen zullen de hieronder volgende kustlichten moeten worden opgericht:

1°. Een licht van de 4de orde op het eiland Madang of Vlak-eiland benoorden Soembawa.

2°. Twee lichten van de 4de orde in straat Manipa, waarvan het eene zal verrijzen op hoek Noesa-Niva (Z.W.punt van het eiland Ambon) en het andere op Sawangi, een eilandje in de genoemde straat.

3°. In straat Makasser vier lichten, n.l.:

a. op het eiland Kapoposang, het westelijkste van de voor Z.W. Celebes gelegen Spermunde Archipel;
b. op kaap Mandar of Tandjong Rangas;
c. op kaap William of Oedjong Rangasa;
d. aan den ingang van de Palosbaai.

Dit laatste licht werd reeds opgenomen in het vorige werkplan; de bouw is toen uitgesteld, maar zal nu moeten plaats hebben.

Verder zijn in het plan nog opgenomen de volgende kustlichten:

4°. Een licht van de 4de orde op het eiland Wangi-Wangi (het N.Westelijkste van de Toekang-Besi eilanden) ter verlichting van de Boeton-passage — het vaarwater tusschen de genoemde eilandengroep en het eiland Boeton — in het belang van de scheepvaartbeweging tusschen Makasser en het oostelijk deel van den Archipel.

5°. Een licht van de 5de orde op kaap Selatan (Zuidelijkste punt van Borneo) ter voltooiing van de in 1900—1902 tot stand gebrachte verlichting van de vaarwaters tusschen Bandjermasin en Koetei.

6°. Een licht van de 4de orde op Java's Z.O.hoek (schier-eiland Balambangan) in het belang van de steeds toenemende stoomvaart door straat Bali.

7°. Een licht van de 4de orde op de van Diamantpunt (N.O.punt van Atjeh) afstekende bank.

Behalve op het oprichten van deze kustlichten, wordt bij het nieuwe plan gerekend op de aanschaffing van een zestiental gaslichtboeien, welke in de eerst volgende jaren voor eene noodzakelijke uitbreiding van de drijvende gasverlichting noodig zullen zijn, en van evenveel gasbakens, welke voor een deel gebruikt zullen worden voor de voltooiing van de in 1903 begonnen oeververlichting van de oevers der Barito-rivier en der Koetei-rivier, van de Aroe-baai en van de vaarwaters naar Makasser.

Wanneer men rekening houdt met deze, en met de in de laatste jaren reeds plaats gehad hebbende uitbreiding der gasverlichting, moet de voorraad gashouders met een tiental worden vergroot.

Het ligt in de bedoeling dit plan in de jaren 1904—1907 af te werken, zoodat de daaraan verbonden uitgaven voor ééns, in totaal geraamd op ± *f* 410 000, over vier jaren zullen worden verdeeld.

Is het plan voltooid, dan zullen de jaarlijks terugkeerende uitgaven, noodig voor bezoldiging en voeding van het personeel der nieuwe kustlicht-etablissementen, voor onderhoud van gebouwen, boeien en bakens, alsmede voor olieverbruik ± *f* 30 000 bedragen.

In 1904 zullen worden opgericht de kustlicht-etablissementen op Noesa-Niva, Sawangi en Wangi-Wangi, terwijl in dat jaar tevens de toren voor Diamantpunt zal worden gereed gemaakt. Voorts zullen worden aangeschaft 6 gashouders, 4 gasboeien en 4 gasbakens.

In verband hiermede wordt op het Iste hoofdstuk *f* 70 000 en op het IIde hoofdstuk *f* 49 000 aangevraagd, welke bedragen hieronder nader zijn omschreven.

Iste HOOFDSTUK.

1 lichttoestel van de 4de orde voor Noesa-Niva . .	*f*	6 000
1 „ „ „ „ „ „ Sawangi . . .		6 000
1 „ „ „ „ „ „ Wangi-Wangi .		6 000
IJzerwerken voor Diamantpunt		12 000
6 gashouders		6 420
4 gasboeien van 5 M³		14 100
4 gasbakens		9 000
Voor de gewone jaarlijksche uitzending van artikelen van de kustverlichting		9 284
Totaal . . .	*f*	68 804
waarvoor is gesteld . . .		70 000

IIde HOOFDSTUK.

Arbeidsloonen voor de oprichting van het kustlichtetablissement te Noesa-Niva	*f*	11 000
Als boven te Sawangi		13 000
Als boven te Wangi-Wangi.		12 000
Arbeidsloon voor het maken van den toren voor Diamantpunt		5 000
Arbeidsloon voor het oprichten van 4 gasbakens. .		2 000
	f	43 000
Komt bij voor verbetering van kleine bestaande lichten en voor het oprichten van kleine havenlichten		6 000
Totaal . . .	*f*	49 000

UITTREKSEL UIT DEN UITGEWERKTEN EN TOELICHTENDEN STAAT.

HOOFDSTUK II. AFD. VIII.

Onderafd. 133*a*. Om te allen tijde over officieren-machinist tot detacheering bij het marine-etablissement te kunnen beschikken, is het noodig de daaraan verbonden toelagen (*f* 3000 voor een officier-machinist 1e klasse en *f* 2400 voor een der 2e klasse) respectievelijk met *f* 600 en *f* 1000 te verhoogen. Voor 1904 wordt op 3 officieren-machinist 2e klasse gerekend.

Onderafd. 139*a*. De sterkte der bemanning van de tot de Indische militaire marine en het auxiliair eskader behoorende bodems, voor 1903 op 3798 koppen berekend, zal in 1904 vermoedelijk 3548 koppen bedragen. De prijs der voeding wordt op *f* 0.44⁵ per rantsoen berekend.

INHOUD:

In Memoriam . . . .
Hulde van de Marine aan de nagedachtenis van MAARTEN HARPERTSZOON TROMP . . . .
Het bezoek aan Willemsoord van Z. K. H. den Prins der Nederlanden en de Algemeene Zeil- en Roeiwedstrijd van de Kon. Marine-Jachtclub ter reede Texel . . . .
Boren van klinknagelgaten in scheepsrompen . . . .
De gezondheidstoestand bij de Japansche Zeemacht gedurende het jaar 1900, door Dr. J. A. PORTENGEN, Arts, Officier van Gezondheid der 1e klasse Hr. Ms. Zeemacht . . . .
Tupy . . . .
Groote of zeer groote slagschepen? . . . .
Hr. Ms. torpedobooten „Python", „Sphinx" en „Minotaurus" van Nieuwediep naar Soerabaja . . . .
Uit de Pers . . . .
Korte mededeelingen . . . .
Bewegingen der Ned. schepen . . . .
Artillerie . . . .
Torpedo's . . . .
Aanbouw . . . .
Proeftochten en Stoomwezen . . . .
Onderzeesche booten . . . .
Personeel . . . .
Diversen . . . .
Mededeelingen vanwege het departement van marine . . . . . .
Aankondigingen . . . .
Boekaankondiging . . . .

Marinebegrooting voor het dienstjaar 1904 (Ontwerp van wet) . .
Memorie van toelichting . . . .
Uittreksel uit de toelichtingen . . . .
Uittreksel uit de begrooting van Ned. Indië 1904 . . . . . .

De plaatsing van stukken sluit niet in, dat de Redacti[e] zich met de daarin uitgedrukte denkbeelden vereenigt.

VERANDERING VAN ADRES EN RECLAMES OVER HET NIET-ONTVANG[EN] VAN HET MARINEBLAD TE ZENDEN AAN DEN UITGEVER.

APR 7 1936